PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

KRAJOWA RADA LOTNICTWA

str. 3

SP

51

SKRZYDLATA POLSKA

● (1986) ● 1989–12–17 CENA 250 zł

SZYBOWCEM PRZEZ ŚWIAT

ASH-25 – wkrótce w Polsce (patrz str. 6)

Zdjęcie: „Soaring

Z LOTU PO KRAJU

ZBIGNIEW DĄBKOWSKI GŁÓWNYM INSPEKTOREM LOTNICTWA CYWILNEGO

1 grudnia br. minister transportu i gospodarki morskiej powołał mgr. **Zbigniewa Dąbkowskiego** na stanowisko Głównego Inspektora Lotnictwa Cywilnego.

PRYMUS WOSL 1989

20 listopada br. odbyła się promocja w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Prymusem został ppor. pil. inż. **Dariusz Cichocki.** Urodził się w Płocku w rodzinie robotniczej. W szkole podstawowej zainteresował się lotnictwem. Założył szkolne koło modelarstwa lotniczego. Dalszą naukę kontynuował w liceum lotniczym, które ukończył z wyróżnieniem. Będąc następnie podchorążym w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie rokrocznie otrzymywał nagrody rektorskie za bardzo dobre wyniki w nauce. Czteroletnią naukę i praktyczne szkolenie lotnicze ukończył ze średnią oceną 4,82. Interesuje go psychologia oraz sport, a szczególnie kulturystyka.

PILOT ROKU

Pilotem Roku 1989 w 10 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego OPK w Łasku został mjr **Ryszard Ptak.** W pułku jest zastępcą dowódcy eskadry ds. liniowych oraz instruktorem mającym uprawnienia do lotów we wszystkich warunkach atmosferycznych. Ma I klasę pilota wojskowego. Ceniony jest za osiągnięcia wychowawcze i szkoleniowe.

INICJATYWA OSZCZĘDNOŚCIOWA

Sfinalizowano rozmowy z PP Porty Lotnicze na temat objęcia przez nie ochroną przeciwpożarową Państwowych Zakładów Lotniczych Warszawa—Okęcie. Jest to działanie zgodne z planami restrukturyzacji przedsiębiorstwa oraz ograniczania zatrudnienia. Pozwoli ono na zmniejszenie stanu etatowego, a być może nawet na likwidację zakładowej jednostki pożarowej. M.in. na ten temat wypowiadał się dyrektor naczelny PZL Warszawa Okęcie — SP 42/1989.

SIEDZIBA ZWIĄZKU POLSKICH SPADOCHRONIARZY

Zarejestrowany w Sądzie Wojewódzkim w Warszawie Związek Polskich Spadochroniarzy ma swą tymczasową siedzibę w Domu Słowa Polskiego przy ul. Miedzianej 11 w Warszawie. Prezesem związku jest gen. bryg. **Edwin Rozłubirski.** Rozpoczęły już działalność związkowe komisje środowiskowe, obejmujące spadochroniarzy działających w lotnictwie tego rodzaju wojsk we wszystkich okresach. Związek jest organizacją otwartą dla wszystkich, którzy w przeszłości jak i współcześnie zetknęli się ze spadochroniarstwem. Związek podejmuje działalność gospodarczą, a w przyszłości usługową.

MISTRZOSTWA SPRAWNOŚCIOWE

II Mistrzostwa Wojska Polskiego w Wieloboju Sprawnościowym Pilota rozegrano w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie.

Klasyfikacja drużynowa: 1. WOPK, 2. WOSL, 3. Wojska Lotnicze, 4. Lotnictwo Wojsk Lądowych, 5. Lotnictwo Marynarki Wojennej.

Klasyfikacja medalowa: 1—2. Wojska OPK i WOSL — 7 medali (4 złote i 3 srebrne — WOPK oraz 4 złote, 2 srebrne, 1 brązowy WOSL), 3. Wojska Lotnicze — 5 medali (5 brązowych), 4. Lotnictwo Marynarki Wojennej — 3 medale (2 srebrne, 1 brązowy), 5. Lotnictwo Wojsk Lądowych — 2 (1 srebrny, 1 brązowy).

POŻEGNANIE W ŚWIDNIKU

W Zakładzie Eksploatacji Usług Śmigłowcowych w Świdniku utrwalił się bardzo miły zwyczaj uroczystego żegnania pilotów, którzy z różnych względów (najczęściej zdrowotnych lub wiekowych) kończą latanie. Ceremonia jest prosta i krótka, ale zapadająca w serce lotnika. Poprzedza ją ostatni lot na śmigłowcu wraz z instruktorem ZEUŚ-a.

2 października 1989 przypadło pożegnanie **Zygmunta Skrzypka,** któremu stan zdrowia uniemożliwił dalsze wykonywanie zawodu pilota-agro.

Z lekka podniecony wsiadł do kabiny Mi-2, a miejsce instruktorskie obok zajął **Stanisław Kasperek.** Wystartowali i wkrótce śmigłowiec zniknął wśród niskich chmur, aby po półgodzinie ponownie przylecieć nad lotnisko. Ostatni lot Zygmunta Skrzypka dobiegł końca.

Po raz pierwszy wzniósł się w powietrze w 1952 jako pilot szybowcowy, a ostatnie jego lądowanie na śmigłowcu przypadło 31 lat później. W tym okresie spędził w przestworzach prawie 9 500 godzin i przeleciał dziesiątki tysięcy kilometrów. Był najpierw pilotem sportowym, członkiem Aeroklubu Lubelskiego, potem Robotniczego w Świdniku. Latał na szybowcach i samolotach, startował w zawodach. Później przez 7 lat wykonywał zawód pilota sanitarnego, aby w 1977 przesiąść się na śmigłowce rolnicze. Ostatni lot w Zakładzie Eksploatacji Usług Śmigłowcowych wykonał ze Stanisławem Kasperkiem, który w 1955 szkolił go w pilotażu samolotowym!

Pożegnalny puchar i kwiaty dla Zygmunta Skrzypka (z lewej) od kierownictwa ZEUŚ i kolegów-pilotów.
Zdjęcie: Tomasz Wolski

ZASADY UPRAWIANIA LOTNIARSTWA

Po długich oczekiwaniach środowiska lotniarskiego ukazały się wreszcie „Zasady uprawiania lotniarstwa" (załącznik do „Monitora Polskiego", nr 4 poz. 47 z 1989—02—24).

Są to przepisy, przeznaczone dla wszystkich osób, zajmujących się organizacją i uprawianiem lotniarstwa oraz pełniących nadzór nad lotniskami, lądowiskami i przestrzenią powietrzną. Precyzują ogólne zasady uprawiania lotniarstwa, odpowiedzialność lotniarza, ograniczenia ogólne, kwalifikacje, egzaminy, obowiązki, uprawnienia i wymagania dotyczące dokumentów lotniarza. W części mówiącej o lotniach i lotniach z napędem przepisy ustalają kryteria zdatności technicznej, warunki kwalifikowania do eksploatacji oraz dokumenty lotni.

W zakresie czynnego uprawiania lotniarstwa, przepisy określają warunki wykonywania lotów oraz szczególne wymagania, ograniczenia i zasady bezpieczeństwa, a także wytyczne bezpieczeństwa w lotniarstwie i zasady postępowania w razie wypadku.

„Zasady uprawiania lotniarstwa" można kupić w **Inspektoracie Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych w Warszawie, ul. Grójecka 17 pok. 303, tel. 24-48-68. Cena 272 zł.**

POSTĘPY ASTRONAUTYKI

Ukazał się kolejny 3/4 biuletyn naukowy POSTĘPY ASTRONAUTYKI wydawany przez Polskie Towarzystwo Astronautyczne w Warszawie. Biuletyn zawiera wiele interesujących materiałów. Biuletyn jest do nabycia wyłącznie w Ośrodku Rozpowszechniania Wydawnictw Naukowych PAN — Pałac Kultury i Nauki 00-901 Warszawa. Cena 360 zł. Sprzedaż za gotówkę, przelewem lub za zaliczeniem pocztowym.

ZAWIADOMIENIE

Z dniem 22 września 1989 decyzją organu założycielskiego, Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Warszawa-Okęcie otrzymała nową nazwę: **Państwowe Zakłady Lotnicze Warszawa-Okęcie.** Państwowe Zakłady Lotnicze zachowują: adres, numery centrali telefonicznej i teleksowej oraz skrót telegraficzny Wytwórni.

W następnym numerze 52—53 świątecznym o zwiększonej objętości, z datą 24—31 grudnia 1989, w cenie 700 zł:

- **SPORTOWCY ROKU**
- **WYDARZENIA 1989**
- **LOT DO EMIRATU**
- **PRÓBY W LOCIE — MÓWI JERZY WOJNAR**
- **LOTNIOWY REKORD ŚWIATA**
- **PRZECIWKO MUCHOM NA SZYBOWCACH**
- **OD ZOŁOTOWA DO MAJEWSKIEJ**
- **KONSTRUKCJE ŚWIATA — PIONOWZLOT V-22 OSPREY**
- **ŚMIERĆ PREZYDENTA PAKISTANU**
- **THUNDERBOLTY ŁANOWSKIEGO**
- **CENTRUM KOSMICZNE NASA**
- **F-16 DLA MODELARZY**
- **SKYTRAIN W KOLORACH**
- **KRZYŻÓWKA ŚWIĄTECZNA**

Śmigłowiec sanitarny PZL Sokół SP-FXA Wojewódzkiego Ośrodka Kardiologii w Zabrzu.
Zdjęcie: Lech Zielaskowski

PRACA W „SKRZYDLATEJ POLSCE"

Zatrudnimy sekretarkę z umiejętnością maszynopisania oraz maszynistkę. Redakcja tygodnika „Skrzydlata Polska", ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1, tel. 27-33-78 i 27-52-60.

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **WIELKA BRYTANIA.** Ministerstwo Obrony zapowiedziało stworzenie dodatkowych miejsc dla kobiet i powierzenie im w wojsku wielu czynności, które były dotychczas domeną mężczyzn. Obecnie w armii brytyjskiej służy 10 600 kobiet, w tym 6600 w służbie czynnej a 4000 jest w rezerwie. RAF zgłosiły gotowość do przyjęcia kobiet do służby w personelu latającym, ale nie na samolotach bojowych.

● **AUSTRIA.** 27 kobiet i 58 mężczyzn z kilku krajów startowało w międzynarodowych zawodach spadochronowych pn. Süd-Ost-Paracub, które odbyły się w małej górskiej miejscowości Palteltal na lotnisku położonym na wysokości 700 m n.p.m. Dominowali skoczkowie NRD, którzy zajęli czołowe miejsca w akrobacji i skokach celnościowych oraz drużynowo.

● **ZSRR.** 27 listopada uległ katastrofie nad Cieśniną Tatarską powracający z lotu ćwiczebnego samolot wojskowy Tu-22M. Pilot stracił kontrolę nad maszyną, która runęła do morza. Zginęła 5-osobowa załoga.

● **RFN.** Lotnisko Riehm w Monachium odprawia rocznie ponad 10 mln pasażerów. Latają doń regularnie samoloty komunikacyjne 27 przewoźników i nieregularnie 80 towarzystw. Monachijski port lotniczy pracuje dziś na granicy swych możliwości i znajduje się zbyt blisko miasta, dlatego też w 1991 zostanie zamknięty, a komunikacja lotnicza przeniesiona zostanie na nowo budujące się lotnisko.

● **KOLUMBIA.** Kolumbijski samolot pasażerski Boeing 727 ze 107 osobami na pokładzie eksplodował zaraz po starcie z lotniska w Bogocie. Nikt ze 101 pasażerów i 6 członków załogi nie przeżył. Przypuszcza się, że był to zamach mafii kokainowej.

● **CZECHOSŁOWACJA.** Z okazji 40-lecia czeskiej szkoły lotniczej we Vrchlabi, znanej również dobrze polskim pilotom, odbyło się 9 września spotkanie zasłużonych pilotów-wychowanków szkoły, wystawa sprzętu oraz pokazy lotnicze.

● **RFN/WIELKA BRYTANIA.** Zachodnioniemiecka firma Grob wygrała konkurs brytyjskich sił powietrznych (RAF) na lekki samolot treningowy. W ten sposób Grob sprzeda RAF 54 sztuki motoszybowca G-109B, który to kontrakt o wartości 3 milionów funtów angielskich, jest największym w historii tej firmy.

● **USA.** Koncern Boeing Company sprzedał w swej historii wg danych z końca września br. ogółem 7458 odrzutowych samolotów komunikacyjnych, w tym 999 — B.707, 1831 — B.727, 2657 — B.737, 938 — B.747, 573 — B.757 i 460 — B.767. W ostatnim czasie dostarczono: 11 października br. 20. — B.737 dla Lufthansy, 16 października 4. — B.767-300ER dla Martinair, 25 października 1. — B.737-300 dla Trans European Airways, 30 października 3. — B.757-200 dla Xian Airlines, 31 października 2. — B.757-200 dla American Trans Air, 15 listopada 50. — B.737-300 dla Delta Airlines (+ opcja na 50 dalszych B.737).

● **WĘGRY.** Miesięcznik „Repüles" zamieścił okolicznościowy artykuł w 80-lecie (15.10.1909) lotów pokazowych w Budapeszcie sławnego pilota francuskiego Louisa Bleriota, który 25 lipca 1909 przeleciał na samolocie Bleriot XI kanał La Manche z Calais do Dover.

● **WIELKA BRYTANIA/WĘGRY.** Międzynarodowy klub starych szybowców Vintage-Glider-Club w Wielkiej Brytanii, który zrzesza już 1000 członków z różnych państw, odbywa swe doroczne zloty co roku w innym kraju. Tegoroczny zlot, 17. z kolei, odbył się na Węgrzech w Farkashegy k. Budapesztu — miejscowości, gdzie przed sześćdziesięciu laty rozpoczęto na Węgrzech loty szybowcowe. Spotkanie było rekordowe — do Farkashegy zleciało 107 starych szybowców; zwracał uwagę angielski Slingsby Kirby Kitte, rok budowy — 1931.

● **SZWAJCARIA.** Po sukcesie z jednosilnikowymi turbośmigłowymi samolotami wielomiejscowymi, jak np. wytwórni Pipera z Malibu i Cessny z Caravan, szwajcarska wytwórnia Pilatus podjęła budowę jednosilnikowego super samolotu turbośmigłowego, oznaczonego Pilatus PC-12. Ma on być wyposażony w silnik Pratt-Whitney, mieć masę własną 2,3 t oraz 14 miejsc dla pasażerów. Pierwszy lot PC-12 spodziewany jest pod koniec 1990, przy czym szwajcarski producent chętnie widziałby partnera w budowie tego samolotu.

● **RFN.** Podczas gdy w wielu portach lotniczych RFN obserwuje się wzrost ruchu pasażerskiego i towarowego, władze portu lotniczego w Norymberdze nie mają powodu do zadowolenia. Ze względu na ograniczenie lotów nocnych tylko do samolotów lekkich, zmniejszyła się w tym porcie o 5 proc. liczba operacji (startów i lądowań) samolotów, co zmniejszyło aż o 41 proc. przewozy ładunków i o 11 proc. poczty.

● **USA.** Koncern Boeing Company podjął opracowanie nowego samolotu komunikacyjnego oznaczonego jako B.767X, który ma być konkurentem dla samolotów MD-11, A.330 i A.340. Spodziewane wejście do eksploatacji nowego samolotu — w 1995.

● **ZSRR.** Jak podał dziennik „Izwiestia", Aerofłot i Airbus Industrie będą wspólnie finansować akwizycje dla Aerofłotu 10 samolotów A.310-300, z których 5 już zamówiono, a na 5 złożono opcje.

● **KUBA.** Lotnictwo wojskowe otrzymało z ZSRR samoloty MiG-29, co spotkało się z protestem Stanów Zjednoczonych AP.

KRAJOWA RADA LOTNICTWA

NADZIEJE I PERSPEKTYWY

W Polsce jest ponad 100 różnych instytucji, stowarzyszeń, przedsiębiorstw, zakładów, biur, ośrodków, instytutów, związków, klubów, zarządów — lotniczych lub pracujących dla potrzeb lotnictwa. Są one w małym stopniu wyrazicielami całego lotnictwa. Brak jest natomiast rady koordynującej wymianę doświadczeń, pomagającej i proponującej najlepsze rozwiązania, w tym organizacyjne, produkcyjne, handlowe, kooperacyjne, szkoleniowe, ekonomiczne, a niekiedy popularyzujące ich działalność. Istnieje także potrzeba stworzenia pomostu między lotnictwem a parlamentem i rządem; chodzi w tym przypadku o przybliżenie spraw, które od lat czekają na ruszenie z miejsca, w tym od wielu lat spychanych do załatwienia w terminie nieokreślonym.

Spójrzmy na świat. Jak bardzo się zmienił. Duża w tym zasługa lotnictwa, które torowało i toruje drogę ludzkości w postępie techniki. Dzięki lotnictwu człowiek wystartował w kosmos i mógł spacerować po księżycu. Jak bardzo w Polsce jesteśmy ubodzy w nowoczesną technikę, elektronikę, awionikę, systemy komputerowe! Brak nam nowoczesnego zaplecza lotnisk i portów lotniczych. A przecież chodzi o czas, wygodę i bezpieczeństwo ludzi. Lotnictwo, które w każdym nowoczesnym państwie jest ważnym nerwem rozwoju jego gospodarki narodowej, a szczególnie transportu i usług — w naszym kraju przez wiele lat nie znajdowało zrozumienia władz, chyba że następował w nim dramat. Brak dalekowzrocznej polityki lotniczej sprawił m.in., że centralny port lotniczy w Warszawie nie jest najlepszą wizytówką naszego kraju.

Jesteśmy przede wszystkim Polakami, a dopiero w dalszej kolejności lotnikami. Niemniej uważamy, że przyszłości Polski i Polaków nie można oddzielić od nowoczesnego lotnictwa. Tym bardziej, że żyjemy w przełomowych dla kraju miesiącach, kiedy nowy rząd podejmuje śmiałe inicjatywy i wprowadza je w życie. Istnieje potrzeba włączenia się w nurt nowej Polski, a co za tym idzie, innego niż do tej pory spojrzenia na lotnictwo i przemysł lotniczy — takiego, które silnym impulsem może nadać tej dziedzinie nowy wymiar i znaczenie.

Aby nie tracić czasu i nie czekać na decyzje, powstała propozycja stworzenia rady społecznej. Wystąpiły z nią Państwowe Zakłady Lotnicze Warszawa Okęcie, a właściwie ich dyrektor naczelny mgr Ryszard Leja. Zakłady te jako pierwsze w Polsce pozbyły się sztucznej, stalinowskiej nazwy WSK, która była kamuflażem dla produkcji lotniczej.

Czym ma być Krajowa Rada Lotnictwa? Jako ciało społeczne nie będzie kierowała ani współdecydowała o lotnictwie i przemyśle lotniczym, lecz wyłącznie reprezentowała je na zewnątrz. Rada będzie pełnić rolę doradcy, eksperta, a nade wszystko ośrodka wpływającego na rozwój i nowoczesność lotnictwa polskiego, a tym samym jego wszechstronne wykorzystanie dla gospodarki narodowej.

Do głównych zadań Krajowej Rady Lotnictwa będzie należeć:

- reprezentowanie i obrona interesów lotnictwa oraz przemysłu lotniczego,
- kształtowanie polityki lotniczej,
- popularyzowanie doświadczeń i wzorców w unowocześnianiu lotnictwa i przemysłu lotniczego.

Zadania te Rada będzie realizować poprzez swą organizacyjną i kompetencyjną działalność.

Przewiduje się, że Rada powoływana będzie co trzy lata przez przedstawicieli lotnictwa i przemysłu lotniczego, którzy zadeklarują przystąpienie do niej. Spośród zgłoszonych członków Rady wybrane zostanie prezydium składające się z 5—7 osób, czyli ścisła Rada przygotowująca posiedzenia, współpracująca z ekspertami i reprezentująca Radę na zewnątrz. Posiedzenia rady odbywać się będą 4 razy w roku lub częściej, w zależności od pilności spraw. Rada nawiąże stałą współpracę z parlamentem oraz rządem. Do jej składu zaproszeni zostaną posłowie i senatorowie. Wnioski Rady sporządzane będą przez ekspertów. Opracowywane byłyby one w wyniku propozycji, ustaleń i oświadczeń członków Rady. Poparte wiedzą ekspertów staną się raportami o aktualnej sytuacji w lotnictwie i przemyśle lotniczym.

W oparciu o pakiet spraw, zgłoszonych przez poszczególnych członków Rady, grupa ekspertów przystąpi do pracy. W zależności od potrzeb będą to opracowania wstępne lub kompleksowe. Należy sądzić, że do pierwszych opracowań będą należeć m.in.: problemy polityki rządu wobec lotnictwa i przemysłu lotniczego, w tym unowocześnienia transportu lotniczego; budowy portów lotniczych, a także ich zaplecza; trudnej sytuacji sportu lotniczego; szkolnictwa lotniczego; produkcji nowoczesnego sprzętu lotniczego; współpracy zagranicznej; nowelizacji prawa lotniczego, a także rozwoju usług lotniczych.

Przy Krajowej Radzie Lotnictwa utworzona zostanie Fundacja Lotnictwa Polskiego. Fundacja będzie pełnić rolę banku, popierającego przedsięwzięcia i zalecenia Rady.

Wcześniejsze powołanie Krajowej Rady Lotnictwa nie było możliwe. Obecnie powstały warunki, aby taka Rada rozpoczęła swą pożyteczną działalność. Dlatego też z powołaniem Krajowej Rady Lotnictwa wiążemy duże nadzieje.

Potrzeba nam ludzi mądrych, kompetentnych oraz przydatnych do pracy w lotnictwie. Zbyt dobrze pamiętamy lata, kiedy to w wyniku weryfikacji usuwano najlepszych lotników, entuzjastów, chcących rozwoju lotnictwa polskiego. Dobrze pamiętamy niechęć czynników decyzyjnych do istniejącego Ośrodka Szkolenia Personelu Lotniczego w Rzeszowie — jedynej cywilnej szkoły pilotów w naszym kraju. A przecież szkół takich do września 1939 było w Polsce aż pięć. Owe czynniki decyzyjne lansują teorię, że niepotrzebna jest cywilna szkoła pilotów. Uważają one, że aby zostać np. pilotem komunikacyjnym w PLL LOT, wystarczy przeprowadzić rekrutację wśród pilotów wojskowych. Takie teorie budziły i budzą nadal jedynie smutek.

Historia nas poucza, że największym nieszczęściem jest brak zdolności uczenia się na własnych błędach. Łatwiej oczywiście analizować błędy tym, którzy nie przyczynili się do ich popełnienia. Pora najwyższa, aby wyciągnąć z nich pozytywne wnioski dla przyszłości. Dostosujmy nasze idee do nowych, sprzyjających warunków, pozwalających w pełni na przebudowę lotnictwa.

Lotnictwo dobrze zorganizowane i nowoczesne scala kraje, cały świat, wpływa korzystnie na rozwój gospodarki narodowej i zapewnia jej właściwe miejsce wśród narodów. Powtórzmy — kraj, który nie ma nowoczesnego lotnictwa, określany jest jako biedny i zacofany technicznie.

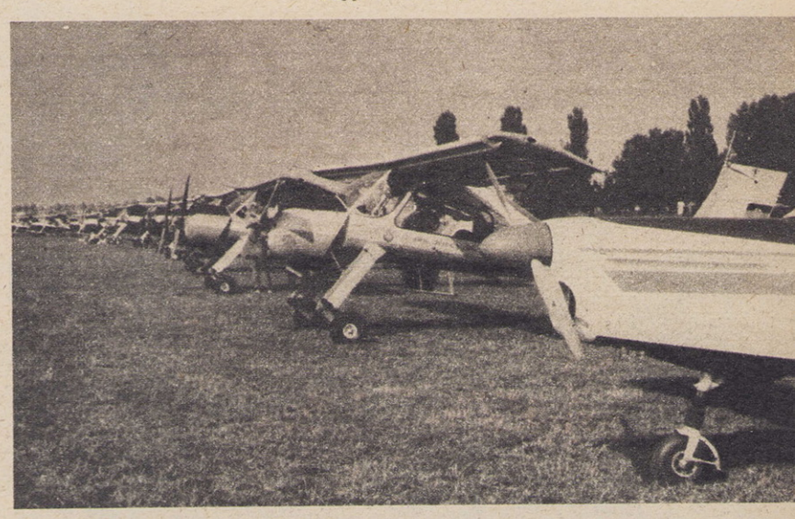
Mamy nadzieję, że Krajowa Rada Lotnictwa, nie obarczona wytycznymi i sterowaniem odgórnym, stanie się ciałem całkowicie niezależnym oraz kompetentnym, zdobywającym sobie autorytet nie tylko lotnictwa i przemysłu lotniczego, ale również władz państwowych.

Należy sądzić, że członkowie Rady opracują raport o stanie lotnictwa i przemysłu lotniczego, podejmą zadanie nakreślenia potrzeb bieżących, a także przygotują program perspektywiczny naszego lotnictwa i przemysłu lotniczego, aby przybliżyć je do krajów najbardziej rozwiniętych.

O pracach Krajowej Rady Lotnictwa będziemy informowali na bieżąco naszych czytelników.

TADEUSZ MALINOWSKI

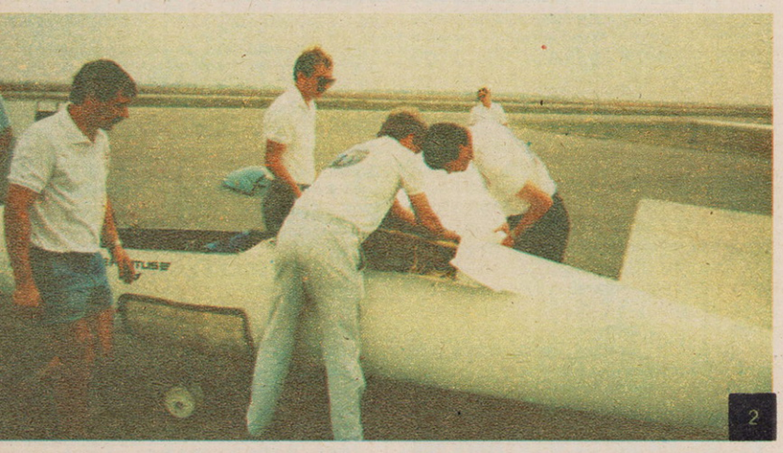
Z ostatniej chwili. 8 grudnia br. z inicjatywy i pod przewodnictwem mgr. Ryszarda Leji zebrała się w Warszawie grupa inicjatywna, która przystąpiła do prac przygotowawczych przed pierwszym posiedzeniem Krajowej Rady Lotnictwa. Szczegóły wkrótce.



Powyżej — Boeing 767 w barwach Polskich Linii Lotniczych LOT na lotnisku Warszawa Okęcie; poniżej — w czasie trwania zawodów lotniczych, od lewej samoloty PZL-104 Wilga.

Zdjęcia: Andrzej Pawliszewski i Henryk Kucharski

1

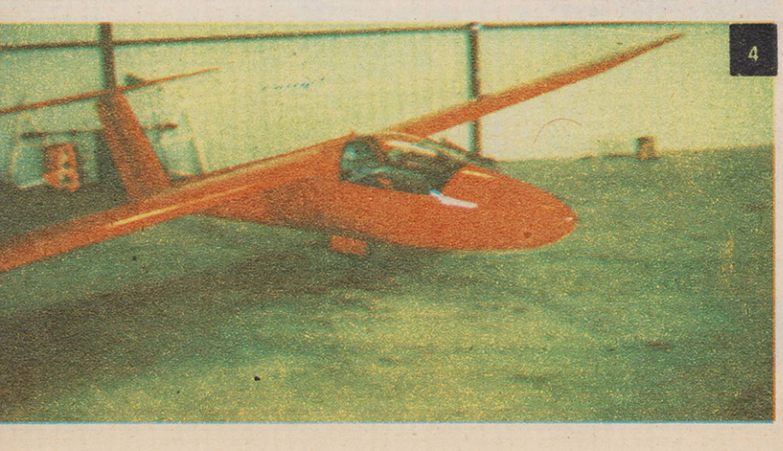

2

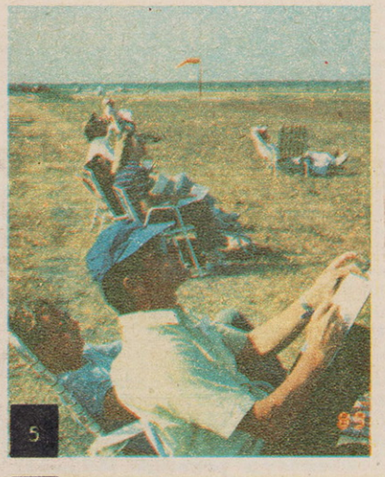
3

POLACY w mistrzostwach USA

Polscy szybowcowi piloci akrobacyjni należą do najlepszych na świecie. W trzech dotychczas rozegranych mistrzostwach świata, w Mauterndorfie (Austria), Bielsku-Białej i Hockenheimie (RFN), Jerzy Makula i reprezentacja Polski zdobyli złote medale. Ponadto w 1985 Marek Szufa uzyskał medal brązowy, a medale srebrne — w 1987 Andrzej Tomkowicz i w 1989 — Józef Solski.

Nic więc dziwnego, że nasi reprezentanci w tej dyscyplinie są obiektem szczególnego zainteresowania zagranicznych rywali, a zainteresowanie tego nie zmniejsza tragiczna katastrofa Krzysztofa Wyskiela podczas tegorocznych mistrzostw świata w RFN. Właśnie podczas tegorocznych startów w Republice Federalnej Niemiec. w mistrzostwach tego kraju w Paderbornie i mistrzostwach świata w Hockenheimie poczynaniom Polaków bacznie przyglądała się Amerykanka Linda J. Wallis, będąca obserwatorem tych imprez z ramienia Sailplane Aerobatics Association, amerykańskiego Towarzystwa Akrobacji Szybowcowej. Kunszt Polaków w akrobacji szybowcowej widać zyskał w jej oczach uznanie, bowiem właśnie ona i SAA zaprosili naszych reprezentantów do udziału w tegorocznych mistrzostwach USA.


4


5

6

Dzięki temu oraz sprawnemu załatwieniu niezbędnych formalności przez Aeroklub PRL i pomocy Polskich Linii Lotniczych LOT do dalekiego Teksasu polecieli: Marek Hernik, Jerzy Makula, Tadeusz Mężyk, Wacław Sieczkowski i Andrzej Tomkowicz. Spośród ścisłej polskiej czołówki zabrakło tylko obecnego wicemistrza świata Józefa Solskiego.

Mistrzostwa USA odbyły się w dniach 13—15 października 1989, na lotnisku sportowym w Jackson k. Edny, nad Zatoką Meksykańską, ok. 130 km na południowy zachód od Houston. Ich organizatorem był miejscowy aeroklub. Linda J. Wallis udostępniła Polakom do startu w imprezie swój szybowiec Pilatus B-4, konstrukcji szwajcarskiej. Niestety, nie był on wzmocniony w tylnej części kadłuba, co jest warunkiem dopuszczenia go do pełnej akrobacji wyczynowej. Natomiast najlepsi piloci amerykańscy mieli do dyspozycji wzmocnionego Pilatusa B-4 i H-101 Salto.

W tej sytuacji Polacy dmuchając na zimne, nie chcąc niepotrzebnie ryzykować zdecydowali się na start w kategorii średniej. Czołówka amerykańska startowała w kategorii nieograniczonej, a początkujący piloci akrobacyjni — w kategorii sportowej. Łącznie w tegorocznych mistrzostwach USA wzięło udział 20 pilotów, w tym 5 Polaków. Rozegrano 3 konkurencje. Zawodnikom dały się we znaki: silna turbulencja (podstawy cumulusów sięgały 3 000 m) i boczny wiatr w wyznaczonej strefie.

W kategorii średniej o czołowe lokaty ubiegali się przede wszystkim nasi reprezentanci. Mistrzem USA został Jerzy Makula, a kolejność pozostałych polskich pilotów była następująca: Andrzej Tomkowicz, Tadeusz Mężyk, Marek Hernik i Wacław Sieczkowski. W klasie nieograniczonej brylowali mistrz USA Stive Coan i Bob O'Dell.

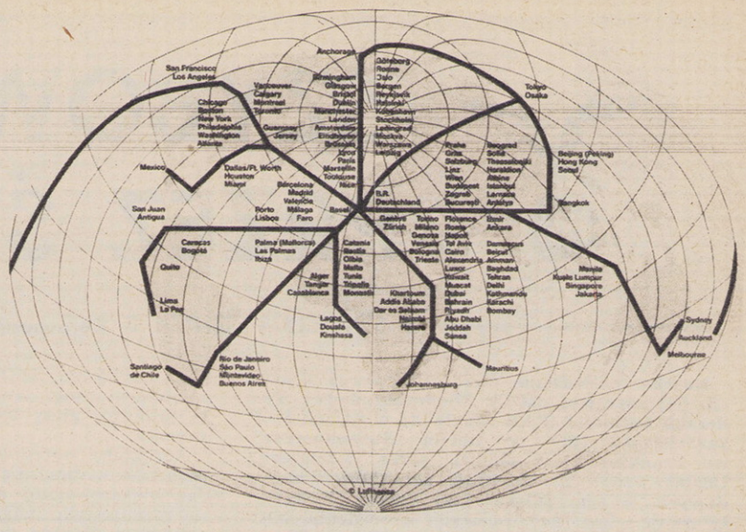
Mistrzostwa cieszyły się sporym zainteresowaniem, zwłaszcza coraz liczniejszych w USA miłośników szybowcowej akrobacji. Niewątpliwie przyczyniły się do utrwalenia dotychczasowych (wszak nie był to pierwszy start Polaków w USA) i zadzierzgnięcia nowych więzów przyjaźni oraz rozszerzenia kontaktów między sportowcami lotniczymi Polski i USA. Niewykluczone, że w przyszłym roku Amerykanie złożą rewizytę w naszym kraju. Tylko na czym będą startować, wszak Kobuzy, po katastrofie w Hockenheimie, zostały wycofane z eksploatacji w Polsce.

HEK

NA ZDJĘCIACH:

1 i 2. Polscy piloci akrobacyjni przy udostępnionym im do startu szybowcu Pilatus B-4.
3. Od lewej: S. Coan, W. Sieczkowski, L. J. Wallis, A. Tomkowicz, T. Mężyk, M. Hernik i J. Makula.
4. Pilatus B-4 ze wzmocnionym kadłubem, na którym startowali Amerykanie w klasie nieograniczonej.
5. J. Makula i W. Sieczkowski na lotnisku w Jackson, tym razem w charakterze sędziów.
6. W. Sieczkowski w Pilatusie B-4.

LUFTHANSA



Lufthansa powstała 6 stycznia 1926 w Berlinie z połączenia dwóch działających dotychczas w Niemczech przewoźników lotniczych: Deutscher Aero Lloyd AG i Junkers-Luftverkehr AG. Nowe przedsiębiorstwo pn. Deutsche Luft Hansa (uwaga! nie poprawiać: Luft Hansa pisało się oddzielnie aż do 1933) Aktiengesellschaft rozpoczęło 6 kwietnia tegoż roku regularną działalność przewozową na liniach użytkowanych dotychczas przez swoich poprzedników. Linie zagraniczne zaczęto rozbudowywać w kierunku na Daleki Wschód oraz do Ameryki Północnej i Południowej. W ciągu 1926 podjęto lot próbny z Berlina do Pekinu i z powrotem oraz dwa loty do Irkucka. 1 grudnia 1927 założono w Rio de Janeiro brazylijskie towarzystwo lotnicze pn. Syndicato Condor Ltda, zarządzane jako przedsiębiorstwo siostrzane częściowo przez Luft Hansę.

Najbardziej popularnymi liniami w Europie, na których przewożono pasażerów, towary i pocztę, były połączenia Berlina z Londynem i Paryżem, przez Hannower, Essen, Kolonię i Amsterdam. Linia paryska stała się tak popularna, że 29 kwietnia 1928 Luft Hansa wprowadziła regularne loty niedzielne między Berlinem a Paryżem, wprowadzając po raz pierwszy na niej na pokłady swych samolotów stewarda. Jednakże trudności gospodarcze w kraju oraz obcięcie o 50 procent dotacji rządowych w kwietniu 1929, wprowadziły Luft Hansę w rozliczne trudności, powodując zawieszenie lotów na niektórych liniach oraz zwolnienie jednej trzeciej zatrudnionych pracowników.

Mimo to, nie zaprzestano ekspansji lotniczej na Daleki Wschód. W oparciu o przeloty doświadczalne z 1926 do Irkucka i Pekinu, w końcu 1930 powołano do życia towarzystwo pn. Eurasia Aviation Corporation, w którym Luft Hansa miała jedną trzecią udziałów kapitałowych, a dwie trzecie rząd Chin. W ten sposób udało się zorganizować połączenie lotnicze Niemiec z Dalekim Wschodem.

W latach 1931—1934 Luft Hansa wprowadziła interesujące, jak na owe czasy, połączenia lotnicze tzw. Aerobus-Dienst między Kolonią i Frankfurtem n. Menem oraz między Berlinem, Hamburgiem i Kolonią. Oprócz dwóch normalnych połączeń, ta aerobusowa służba ekspresowa, jak byśmy to dzisiaj określili, pozwalała na uruchamianie dodatkowo do pięciu połączeń dziennie na tych trasach. Wzrost przewozów był możliwy dzięki wzbogaceniu w 1932 parku lotniczego Luft Hansy w trzysilnikowy samolot transportowy Ju-52, będący przez szereg lat podstawowym sprzętem tego przewoźnika.

Dojście w Niemczech do władzy hitlerowców w 1933, wzmogło wpływy nazistów również w subwencjonowanym przez państwo przedsiębiorstwie, podporządkowując je celom strategicznym polityki Hitlera. Na generalnym zgromadzeniu 30 czerwca 1933 postanowiono też zmienić pisownię przewoźnika z Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft na: Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft. Odtąd Lufthansa pisze się razem.

Przeobrażona politycznie Lufthansa podejmuje intensywne wysiłki rozwoju połączeń lotniczych do Ameryki Północnej i Południowej oraz na Daleki Wschód. 3 lutego 1934 udało się Lufthansie jako pierwszej na świecie utworzyć lotniczą linię pocztową do Ameryki Południowej. Samoloty niemieckie przewoziły przesyłki przez Atlantyk Południowy i tam przekazywały je towarzystwu Syndicato Condor Ltda. Jednakże w następnych latach południowoamerykańska linia tego przewoźnika: Natal—Rio de Janeiro—Buenos Aires—Santiago de Chile, przejmowana była sukcesywnie przez Lufthansę. Od 1935 linia z Europy do Ameryki Południowej eksploatowana była wspólnie z przewoźnikiem Air France, z którym w lipcu 1937 Niemcy podpisali umowę o współpracy techniczno-gospodarczej.

Plany regularnych lotów na linii północnoatlantyckiej były hamowane względami politycznymi. Już w 1928 Hermann Köhl był pierwszym kapitanem Lufthansy, który przeleciał Atlantyk Północny ze wschodu na zachód. W latach 1929—1935 przeprowadzono na tym kierunku loty doświadczalne na samolotach katapultowanych z pokładów statków „Brema" i „Europa", pływających z Niemiec do USA. Lufthansa przetestowała również w tym celu otrzymane w 1935 i 1936 nowe amerykańskie samoloty Boeing 247 i Douglas DC-2. W 1938 zamierzano dokonać bezpośredniego przelotu z Berlina do Nowego Jorku i z powrotem na czterosilnikowym samolocie niemieckim Focke-Wulf Fw 200 Condor, do czego jednak nie doszło.

Mimo wysiłków, zamierzona linia transsyberyjska na Daleki Wschód, przez Związek Radziecki nie mogła być uruchomiona. Szukano tedy innych szlaków w tym kierunku. W 1938 podjęto próbę lotów przez Kabul w Afganistanie, ostatecznie jednak zdecydowano się na loty przez Indie. 25 lipca 1939 Lufthansa otworzyła regularną linię z Berlina do Bangkoku, próbując przedłużyć ją następnie do Tokio, czemu przeszkodził wybuch II wojny światowej.

Z chwilą wybuchu wojny Lufthansa została zmilitaryzowana i podporządkowana Ministerstwu Lotnictwa Rzeszy. Sprzęt wykorzystywała Luftwaffe. Siostrzane przedsiębiorstwo Syndicato Condor Ltda, które obsługiwało 50 miast w Brazylii, zawiesiło swoją działalność. Mieszane niemiecko-chińskie linie Eurasia pracowały w Chinach jeszcze przez pewien czas, ale wyłącznie pod nadzorem władz chińskich. Według dziś udostępnionych danych archiwalnych, w 1942 zniszczeniu uległy 23 samoloty transportowe Lufthansy latające dla potrzeb Luftwaffe, w tym 18 samolotów typu Ju-52. Zginęło również wielu pracowników powołanych do Wehrmachtu. Mniej znany jest także fakt powołania w 1943 kasy zapomogowej im. Emila Georga von Staussa (b. wieloletniego członka rady nadzorczej Lufthansy) dla byłych pracowników przedsiębiorstwa. Pod kierownictwem dr. Klausa Benhoeffera i dr. Otto Johna działała w podziemnej Lufthansie tajna organizacja antyhitlerowska, która po nieudanym zamachu 20 lipca 1944 na Hitlera została rozbita, K. Benhoeffer został aresztowany i w kwietniu 1945 stracony; Otto John zdołał zbiec za granicę. Po zakończeniu wojny, zgodnie z decyzją aliantów, przedwojenna Lufthansa została zlikwidowana.

W latach 1951—52, staraniem federalnego ministra komunikacji Hansa Christopha Seebomhma, podjęto przygotowania do organizacji komunikacji lotniczej w RFN. Efektem tych starań było powołanie 6 stycznia 1953 spółki akcyjnej dla komunikacji lotniczej pn. Luftag, by po roku — 6 sierpnia 1954 — przekształcić przedsiębiorstwo w Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft. 1 kwietnia 1955 nowa Lufthansa podejmuje działalność przewozową, na razie na liniach wewnętrznych, od 15 maja na trasach europejskich, a 8 czerwca na trasie transatlantyckiej do USA. W grudniu tego samego roku Lufthansa zakłada przedsiębiorstwo czarterowe pn. Deutsche Flugdienst GmbH.

Prezydent Lufthansy Heinz Ruhnau (powyżej) ● Światowa sieć linii lotniczych Lufthansy (u góry z prawej) ● Boeing 747—400 w barwach zachodnioniemieckiego przewoźnika lotniczego.
Zdjęcia: Lufthansa

W polityce rozwoju linii lotniczych nawiązuje się w Republice Federalnej Niemiec do tradycji przedwojennych. 15 sierpnia 1956 Lufthansa otwiera połączenie do Ameryki Południowej, w miesiąc później na Bliski Wschód — do Istambułu, Bagdadu i Teheranu. Szczególną uwagę poświęca się połączeniu lotniczemu do Ameryki Północnej. 4 grudnia 1957 jednym wyczarterowanym samolotem DC-4 otwiera Lufthansa regularną (dwa razy w tygodniu) linię towarową między Frankfurtem n. Menem a Nowym Jorkiem, do którego samoloty pasażerskie Lockheed Super Constellation latają z RFN codziennie. Dwa razy w tygodniu oferuje Lufthansa na tej trasie ekskluzywny serwis (w oddzielnej klasie) pn. Senator.

Samolotem Boeing 707 latającym na razie na trasie północnoatlantyckiej wchodzi Lufthansa 17 marca 1960 w erę odrzutową. 1 września 1961 przedsiębiorstwo podejmuje i rozwija sieć nocnych lotów pocztowych. Siostrzany przewoźnik Deutsche Flugdienst GmbH przemianowany zostaje na Condor Flugdienst GmbH (CEG). Rok 1962, ogłoszony Rokiem Afryki, cechuje podjęcie szeregu połączeń z Czarnym Lądem. Trzy lata później przez Singapur, Lufthansa podejmuje regularne loty do Darwin i Sydney w Australii. W kraju trwa intensyfikacja przewozów, między Frankfurtem i Hamburgiem wprowadzony zostaje wahadłowy ruch przewozowy. Samolotami Boeing 727 zostają zasilone linie europejskie. Sześć nowych punktów sprzedaży powstaje w Europie Wschodniej, nowe linie otwarto do Jugosławii, Rumunii i na Węgry. 10 lutego 1968 wchodzi na linie Boeing 737. 14 marca 1969 Lufthansa zakłada, wraz z Air France, Alitalią i Sabeną grupę kooperacyjną w dziedzinie obsługi technicznej pn. Atlas (dołącza do niej w 1972 Iberia) dla wspólnych przeglądów wielkich samolotów m.in. Boeing 747, DC-10 i A.300. W 1971 pożegnała się Lufthansa definitywnie z samolotami tłokowymi. W 1972 jako pierwszy na świecie przewoźnik lotniczy wprowadza samolot towarowy Boeing 747.

Rosną przewozy pasażerskie i towarowe. W 1975 Lufthansa odnotowuje ponad 10 mln przewiezionych pasażerów. Powstają nowe przedsiębiorstwa siostrzane: Lufthansa Service (LSG), Lufthansa Commercialholding (LCH), German Cargo Services (GSC), Deutsche Luftverkehrsgesellschaft (26% kapitału). Prowadzone od 1973 loty czarterowe do Chin, doprowadzają do otwarcia 7 kwietnia 1980 regularnego połączenia z Pekinem. Na lotnisku we Frankfurcie n. Menem otwarty zostaje 30 czerwca 1982 Lufthansa Cargo Center (LCC), największy i najbardziej nowoczesny dworzec towarowy. W 1984 Lufthansa przewiozła ponad 15 mln pasażerów i ponad 500 tys. ton ładunków; w 1988 — 19,4 mln pasażerów, ponad 780 tys. ton ładunków, ponad 93 tys. ton poczty.

Lufthansa, której 51,62 procent kapitału na sumę 1,52 mld DM należy do rządu federalnego, ma swą siedzibę w Kolonii, bazę lotniczą we Frankfurcie n. Menem, a techniczną w Hamburgu. Zatrudnia ponad 40 tys. pracowników, w tym 8 800 osób personelu latającego (ponad 2 400 pilotów i inżynierów pokładowych oraz 6 300 personelu pokładowego). Flota powietrzna, składająca się ze 139 samolotów, obsługuje sieć linii lotniczych do 176 portów lotniczych w 85 krajach. Wśród członków IATA Lufthansa znajduje się w ścisłej czołówce przewoźników. Według międzynarodowego rankingu zajmuje pierwsze miejsce w przewozach towarowych, drugie miejsce w przewozach w tonokilometrach, a trzecie miejsce w przewozach pasażerskich. Obroty roczne sięgają około 11 mld marek.

Niedawno przebywał w Polsce prezydent Lufthansy Heinz Ruhnau. Brał udział w obradach zgromadzenia IATA w Warszawie. Kilka dni przed tym wygłosił w Katolickim Uniwersytecie Lubelskim interesujący odczyt pt. „Lotnictwo cywilne w 2000 roku", w którym scharakteryzował m.in. ekspansję Lufthansy w XXI wieku. Kierunkowo skierowana jest ona na Daleki Wschód, w rejon Azji i Pacyfiku, gdzie — zdaniem prezydenta Lufthansy — tkwią największe możliwości przewozów pasażerskich i towarowych.

JERZY R. KONIECZNY

SZYBOWCEM PRZEZ ŚWIAT

STANISŁAW ZIENTEK ● Korespondencja z RFN

Kolejne posiedzenie Międzynarodowej Komisji Szybowcowej (IGC) Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) odbyło się w dniach 5—7 października 1989 w hotelu „Steigenberger" we Frankfurcie, w pobliżu portu lotniczego. Udział wzięło 21 delegacji aeroklubów narodowych, w tym polska. Trzy dalsze przekazały swoje głosy do dyspozycji prezydenta IGC prof. P. Rydera oraz sekretarza TGC F. Weinholtza. W charakterze gości uczestniczyli m.in. prezydent FAI gen. F. von Kann i sekretarz generalny FAI dr C. Kepak.

W krótkim sprawozdaniu z Konferencji Generalnej FAI w Warnie we wrześniu 1989 oraz posiedzenia FAI w Paryżu w lipcu 1989 m.in. przypomniano, że Aeroklubowi Francji powierzono organizację I Światowych Igrzysk Lotniczych we wrześniu 1991, w rejonie Tuluzy, pomimo, że Francuska Federacja Szybowcowa (FFVV) zdecydowanie odrzuciła możliwość organizacji tej imprezy w tym terminie. Niektórzy delegaci aeroklubów na Konferencję Generalną FAI nie mieli odpowiedniej wiedzy w zakresie szybownictwa, czego efektem jest m.in. impas w sprawie udziału tej dyscypliny w Igrzyskach Lotniczych 1991.

Stwierdzono, że opracowana uprzednio nowa wersja Rozdziału Ogólnego Kodeksu Sportowego FAI wejdzie w życie 1.1.1990. Wprowadzenie nowej, uaktualnionej wersji rozdziału: Szybowce, przeciąga się. Wydrukowane nowe wydanie jest pełne błędów i wymaga gruntownej poprawy.

Natomiast pierwsze doświadczenia ze stosowania zestawu nowych formularzy zgłoszenia rekordu lotu warunkowego, zatwierdzonych w marcu 1989, są pozytywne. Jedynie świadectwo lądowania, w przypadku lądowania przygodnego, musi znajdować się na pokładzie szybowca. Pozostałe mogą być wypełnione po locie.

IGC ciągle poszukuje chętnego na przewodniczącego podkomisji motoszybowcowej. Zaproponowano odrzucenie w motoszybownictwie wymogu co do samodzielnego startu do lotu rekordowego i dopuszczenie tym samym startu za pomocą zewnętrzną (hol, wyciągarka, samochód). Argumenty: poprawa bezpieczeństwa przy starcie, możliwość zmniejszenia cen motoszybowców, precedens wspólnego startu w zawodach motoszybowca z silnikiem pomocniczym wraz z motoszybowcami zdolnymi do samodzielnego startu. Brak możliwości samodzielnego startu daje przewagę w postaci lżejszego zespołu napędowego. Sprawa jest otwarta.

W sprawozdaniu z XX Szybowcowych Mistrzostw Świata w Wiener Neustadt wyeksponowano otwarcie przestrzeni powietrznej Węgier, wykorzystane w trzech konkrencjach, dobrą współpracę z Węgrami i CSRS, sprawną organizację (wyholowanie 106 szybowców w 50 minut), sprzyjającą pogodę (10 konkurencji, w tym jeden lot odległościowy 6-godzinny według nowych zasad) oraz bardzo dobrą atmosferę zawodów. Dzięki pomocy sponsorów koszty organizatora zamknęły się saldem dodatnim. Konieczność szybkiego ogłoszenia wyników wiąże się z potrzebą opracowania w przyszłości nowych, prostych reguł punktacji i dokumentacji lotu.

W VI Szybowcowych Mistrzostwach Europy Kobiet w Orle (ZSRR) w ośmiu konkurencjach i podczas treningu wylatano 2 600 godzin, wykonano 1 200 holi, 107 razy lądowano przygodnie. Nie zanotowano żadnych uszkodzeń sprzętu. Postulowano podniesienie rangi tych zawodów do mistrzostw świata oraz wprowadzenie oficjalnej klasyfikacji zespołowej. Decyzje będą podjęte w marcu 1990.

I Szybowcowe Mistrzostwa Europy Juniorów w Cambrai we Francji, chociaż nie znajdowały się w oficjalnym kalendarzu imprez FAI, były bardzo udane. Zgromadziły 47 zawodników (15—25 lat) w klasie standard i 15-metrowej. Odnotowano zwycięstwo w klasie standard polskiego juniora Tomka Rubaja na nowym polskim szybowcu SZD-55. W dyskusji nad podniesieniem rangi zawodów do mistrzostw świata juniorów głosy były podzielone. Decyzje nie zapadły.

Aerokluby narodowe (zwłaszcza mniejsze) są corocznie nadmiernie obciążane wysyłaniem coraz większej liczby ekip i zawodników na różne mistrzostwa świata i Europy.

Edward Makula (wiceprezydent IGC) przekazał pisemne zaproszenie Aeroklubu PRL do udziału w V Szybowcowych Mistrzostwach Europy w Lesznie. Wcześniejszy projekt regulaminu został zaaprobowany, z niewielkimi uzupełnieniami. Wobec braku doświadczeń europejskich, w tym polskich, wyeliminowano konkurencję POST. Mistrzostwa odbędą się w pierwotnie planowanym terminie 26.05—9.06.1990. Przewodniczącym Międzynarodowego Jury mianowano Maxa Fabera (Austria).

W mistrzostwach świata 1991 w Minden (USA) regulamin będzie bazował na austriackim z 1989, ale uzupełniony zostanie amerykańskim sposobem rozgrywania konkurencji POST. Zwrócono uwagę na potrzebę instalacji tlenowej w szybowcach, ze względu na wysokie pułapy lotów w Minden.

Do mistrzostw świata w 1993 w Borlänge przygotowują się Szwedzi. Rozważa się możliwość zastosowania systemu elektronicznej kontroli pozycji szybowca na trasie. Wpływ rozwoju elektroniki na sport szybowcowy jest coraz większy. W USA można nabyć za 6 000 USD czujnik temperatury, pozwalający wykryć z odległości 6 mil różnicę temperatur 0,5°C. Można go wykorzystać do budowy wykrywacza wznoszeń.

W I Motoszybowcowych Mistrzostwach Świata w Issoudun we Francji (lipiec, 1990) chęć uczestnictwa na razie wyraziło tylko 6 państw. W tej sytuacji, być może celowe będzie łączne rozgrywanie mistrzostw świata i Europy.

Dania przygotowuje się do Szybowcowych Mistrzostw Europy w klasie klubowej w Arnborg (5.05—14.05.1990). Dopuszcza się udział ekip 6-osobowych, łącznie do 50 pilotów. Kolejne mistrzostwa tego rodzaju odbędą się w Land (RFN), w czerwcu 1991. Rejon lotów obejmie także przygraniczny obszar Francji.

Wnioski o przyznanie organizacji imprez: ZSRR — Szybowcowe Mistrzostwa Europy, 1992, w jednej z republik nadbałtyckich; CSRS — I Szybowcowe Mistrzostwa Świata Kobiet, 1993 (lub mistrzostwa Europy) w Nitrze; Finlandia — Szybowcowe Mistrzostwa Europy Kobiet, maj 1991; Włochy — Szybowcowe Mistrzostwa Europy Juniorów, 1991; Motoszybowcowe Mistrzostwa Świata, 1992; Szybowcowe Mistrzostwa Europy w klasie klubowej, w dowolnym dalszym terminie; Szybowcowe Mistrzostwa Europy Kobiet — wszystkie imprezy w Rieti.

W wyniku szerokiej współpracy ekspertów oraz OSTIV przyjęto wersję założeń technicznych na szybowiec klasy światowej oraz regulaminu konkursu technicznego wraz z terminarzem.

Terminarz: koniec zgłoszeń projektów do konkursu — 28.02.1990; nadsyłanie dokumentacji projektów do komisji sędziowskiej — do 31.08. 1990; loty porównawcze prototypów — sierpień 1992; ogłoszenie wyników — październik 1992; rok czasu na pełną certyfikację zwycięskiego prototypu; rozpoczęcie produkcji seryjnej; ogłoszenie mistrzostw świata w klasie światowej po wybudowaniu odpowiednio dużej liczby szybowców tego typu.

Brak jest współpracy i poparcia przez aerokluby narodowe dla działalności FAI na forum ICAO w zakresie obrony praw lotnictwa sportowego do przestrzeni powietrznej. Zaleca się wymianę opinii i doświadczeń w zakresie kwestii ruchowych przez różne aerokluby narodowe. W siedmiu państwach Europy odbywają się coroczne konferencje organów kontroli ruchu i użytkowników przestrzeni, uznawane jako bardzo pożyteczne.

Zdjęcie: „Olympic Airports"

Przedstawiono pisemny projekt ustanowienia odznaki światowej za łączną sumę przelotów 40 000 km (obwód kuli ziemskiej), w formie pierścienia nakładanego na złotą odznakę szybowcową. Większość delegatów nie wyraziła jednak poparcia dla idei i formy odznaki.

Termin nadsyłania kandydatur do Medalu Majewskiej i Medalu Lilienthala za rok 1989 upływa z końcem 1989.

XXI Kongres OSTIV w Wiener Neustadt 1989 zgromadził 80 uczestników z 22 państw. Przedstawiono 52 referaty. Konkurs OSTIV na urządzenie do ostrzegania przed przeciągnięciem szybowca wygrał polski zespół w składzie J. Roman i P. Lamers.

Następne posiedzenie IGC: Paryż, 22—24.03. 1990 Hotel „Frantour".

P. S. Wyniki ankiety na temat przewidywanej liczebności ekip narodowych na SME 1990 w Lesznie (w nawiasach: liczba zawodników / liczba klas): RFN (7/3), Szwecja (6/?), Włochy (4—6/?), Wielka Brytania (6/3), Dania (6/2), Holandia (małe zainteresowanie), Francja (8/3), CSRS (4—5/2), Belgia (3—4/?), ZSRR — (6/?), Finlandia (6/?), Hiszpania (1—2/?), Austria (?), Szwajcaria (?), Grecja (?).

Rozeznanie możliwości uzyskania szybowca klasy otwartej dla ekipy polskiej na SME 1990 Leszno. Sprawa jest realna dzięki przyspieszeniu terminu dostawy szybowca ASH 25 dla PLL LOT (Boeing ofiarował na ten cel 130 000 DM) na styczeń — luty 1990.

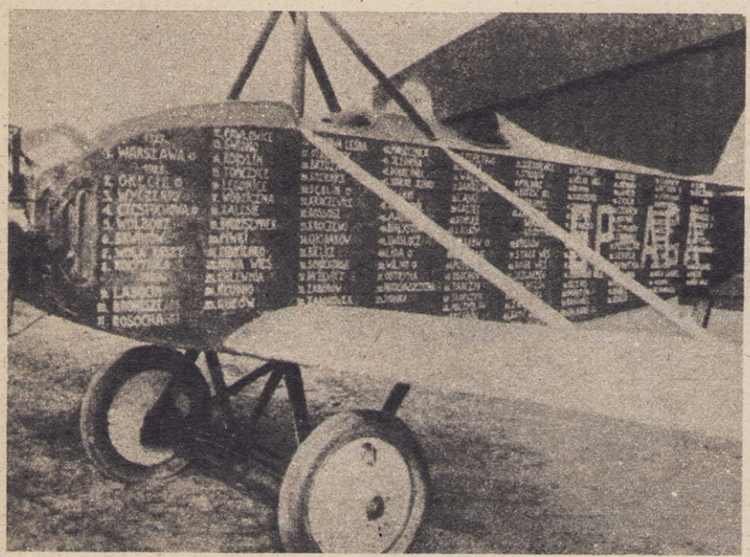
Firma Munster van Gelder (Holandia) zaprezentowała egzemplarz akwizycyjny (wystawiony przed hotelem „Steigenberger" we Frankfurcie) swej nowej wyciągarki 6-bębnowej. Przedstawiciel Szkoły Szybowcowej w Oerlinghansen (RFN) omówił doświadczenia praktyczne z rocznej eksploatacji. Wykonano 18 000 ciągów. Średni koszt ciągu — ok. 5 DM. Cena zakupu wyciągarki w RFN — ok. 240 000 DM. Wytwórca ma zamówienie na 20 sztuk dla RAF (Wielka Brytania rozpoczyna szkolenie pilotów wojskowych na szybowcach).

Delegaci mieli okazję zapoznać się z opisem dwóch systemów elektronicznej rejestracji wysokości lotu.

Kolejny odcinek naszego cyklu zawiera nowe szczegóły i uzupełnienia — zarówno tekstowe jak i fotograficzne. Na życzenie czytelników prezentujemy samolot kpt. pil. Zbigniewa Babińskiego (zamordowanego w Katyniu), który wykonał na nim kilkaset lotów turystycznych. Zamieszczamy także nieznane zdjęcie i biografię por. obs. Antoniego Sowy — oficera Szkolnego Batalionu Lotniczego w Świeciu n. Wisłą. Materiał ten udostępnił nam Hubert Kazimierz Kujawa, który otrzymał go od córki por. Sowy — mgr inż. B. Ogórkiewicz.

Publikujemy także uzupełnienia do biografii Tadeusza Praussa nadesłane nam przez mgr. Władysława Bartosza oraz pełny wykaz 14 oficerów technicznych lotnictwa, którzy zginęli na terenie Związku Radzieckiego.

Czekamy na nowe szczegóły o zamordowanych oficerach lotnictwa, a także uzupełnienia (red.).



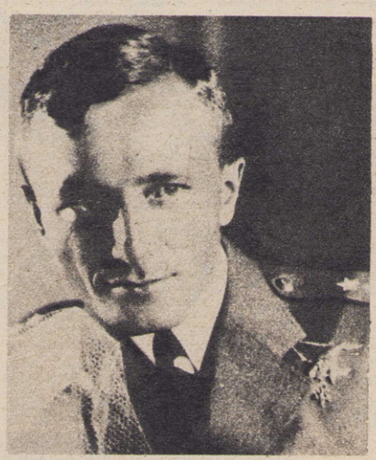
ZBIGNIEW BABIŃSKI

Po publikacji o kpt. pil. Zbigniewie Babińskim i jego samolocie (patrz Lotnicy w Katyniu — 6, SP 46/89) otrzymaliśmy kilka zapytań telefonicznych. Nasi czytelnicy prosili o więcej szczegółów o kapitanie oraz o jego samolocie — JD-2. Jak już podaliśmy, sylwetki lotników polskich, którzy zginęli w Katyniu, są w opracowaniu. Dopiero po uzupełnieniu brakujących faktów zamieścimy je w SP.

Samolot kpt. Babińskiego JD-2 (SL-6 — sekcja lotnicza, egzemplarz szósty) został oblatany 26 czerwca 1927 na lotnisku mokotowskim. W pierwszych dniach lipca odbyła się jego publiczna prezentacja. W październiku 1927 kpt. Kazimierz Kalina zajął na nim pierwsze miejsce w I Krajowych Zawodach Lotniczych (wówczas nazywanych konkursem awionetek). Na JD-2-SL-6 kpt. Babiński wykonał kilkaset lotów turystycznych. Samolot był trzykrotnie malowany. Miał on czarny kadłub, na którym w kolorze kremowym malowano obustronnie miejscowości startu i lądowania (patrz zdjęcie). Znaki rejestracyjne białe (SP--ACA). Skrzydła i usterzenie w kolorze kremowym. Ile miejscowości namalowanych było na kadłubie? Na ten temat jest kilka wersji: 258, 285, 300. Za najbardziej prawdopodobną uważa się wersję pierwszą (258).

JD-2 kpt. Babińskiego budził duże zainteresowanie swym oryginalnym malowaniem. Po każdym przylocie kpt. Babińskiego samolot oblegany był przez tłum ciekawych, którzy nie tylko oglądali dookoła JD-2, ale czytali po kolei wszystkie miejscowości napisane na kadłubie.

Samolot został skasowany w 1935 **(m)**.



ANTONI SOWA

Urodzony 1 maja 1911 w Stryszewie, pow. Żywiec, s. Wojciecha. Po ukończeniu gimnazjum wstąpił do Szkoły Podchorążych Piechoty w Ostrowi Mazowieckiej, którą ukończył 15 sierpnia 1933 i wcielony został do 70 pp w Pleszewie. W 1935 zgłosił się ochotniczo na kurs obserwatorów, organizowany w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie i po jego ukończeniu, w czerwcu 1936 został przeniesiony do korpusu oficerów lotnictwa, z jednoczesnym wcieleniem do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Jako młodszy oficer 24 eskadry liniowej ukończył kurs podstawowego pilotażu w eskadrze treningowej 2 pułku a następnie kurs pedagogiczny w CWL-1 w Dęblinie. W czerwcu 1939 przeniesiony został służbowo do Szkolnego Batalionu Lotniczego w Świeciu n. Wisłą, na stanowisko wykładowcy w Szkole Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich, której część znajdowała się w Świeciu. Pełnił jednocześnie funkcję dowódcy plutonu szkolnego.

Po wybuchu wojny wraz z personelem Szkolnym Batalionu Lotnictwa, ewakuował się w kierunku południowo-wschodnim i w rejonie Kowla dostał się do niewoli radzieckiej 17 września 1939. Wraz z grupą oficerów został etapami skierowany do obozu zbornego w Szepietówce, skąd następnie przewieziony do obozu w Kozielsku. W początkach kwietnia 1940 wywieziony transportem z Kozielska w nieznanym kierunku. Zidentyfikowany w grobach katyńskich pod numerem ewidencyjnym AM-2601.

Zamieszczone zdjęcie por. obs. Antoniego Sowy pochodzi ze zbiorów córki — mgr inż. Barbary Ogórkiewicz. **(HK)**

TADEUSZ PRAUSS — uzupełnienie

Wśród lotników polskich, którzy zginęli w Starobielsku, prezentowany był w SP 46/1989 płk pil. Tadeusz Feliks Prauss (1896—1940), którego biografię tam podaną pragnę uzupełnić. Oficer ten zasługuje na szersze przedstawienie i przypomnienie czytelnikom „Skrzydlatej Polski". Urodził się w Warszawie 21 grudnia 1896 w rodzinie architekta. Początkowo uczył się w Gimnazjum im. Mikołaja Reja w Warszawie, a od 1912 w II Wyższej Szkole Realnej w Krakowie, gdzie uzyskał maturę (1914). W 1915 Tadeusz Prauss został powołany do służby w armii austriackiej (13 pp), a następnie skierowany do szkoły oficerów rezerwy w Opawie. Po jej ukończeniu przebywał na froncie na Bukowinie i w Małopolsce Wschodniej. W czerwcu 1916 skierowano go do szkoły obserwatorów lotniczych w Wiener Neustadt, po czym w stopniu chorążego przydzielono go do 17 eskadry lotniczej na froncie włoskim. Jako obserwator odbył tam 57 lotów bojowych. Od czerwca do września 1918 szkolił się w pilotażu w Krakowie, a następnie do listopada 1918 był w Neumarkt uczniem kursu wyższego pilotażu (tzw. szkoła frontowa).

W stopniu podporucznika pilota zgłosił się 11 listopada 1918 do polskiej eskadry lotniczej w Krakowie, skąd w grudniu został przeniesiony do Warszawy. W styczniu 1919 otrzymał przydział służbowy do 3 eskadry wywiadowczej. Odbył w niej 41 lotów bojowych, wyróżniając się szczególnie w walkach pod Kijowem, w których 4 czerwca 1920 został ranny. 25 października 1920 zweryfikowany został w stopniu kapitana pilota. Od czerwca 1921 dowodził 10 eskadrą wywiadowczą w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie, a od września — 16 eskadrą wywiadowczą. Od sierpnia 1922 był zastępcą dowódcy Wyższej Szkoły Pilotów w Grudziądzu. Jako major pilot (mianowany do tego stopnia 2 kwietnia 1924) brał udział w pierwszym grupowym przelocie sześciu polskich samolotów nad Alpami, za co otrzymał pochwałę od ministra spraw wojskowych. W styczniu 1925 został dowódcą dywizjonu liniowego 4 Pułku Lotniczego w Toruniu, a już w czerwcu objął stanowisko dowódcy Niższej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy. W kwietniu 1927 otrzymał nominację na zastępcę dowódcy 4 Pułku Lotniczego w Toruniu, a w 1928 został mianowany komendantem Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa w Bydgoszczy. Od 1 stycznia 1930 podpułkownik pilot. W połowie 1934 wyznaczono go w stopniu pułkownika pilota na dowódcę 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. Był nim do połowy sierpnia 1939. Od 24 sierpnia dowódca lotnictwa Armii MODLIN. We wrześniu został internowany przez Armię Radziecką i skierowany do obozu w Starobielsku koło Charkowa, gdzie zaginął. Był odznaczony m.in. Krzyżem Orderu Virtuti Militari V klasy i Polową Odznaką Pilota oraz bojowymi odznaczeniami austriackimi.

WŁADYSŁAW BARTOSZ

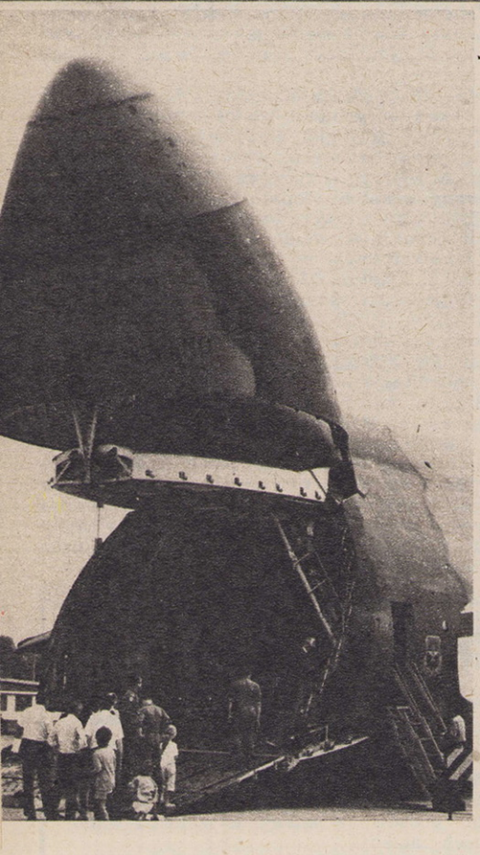
OFICEROWIE TECHNICZNI LOTNICTWA

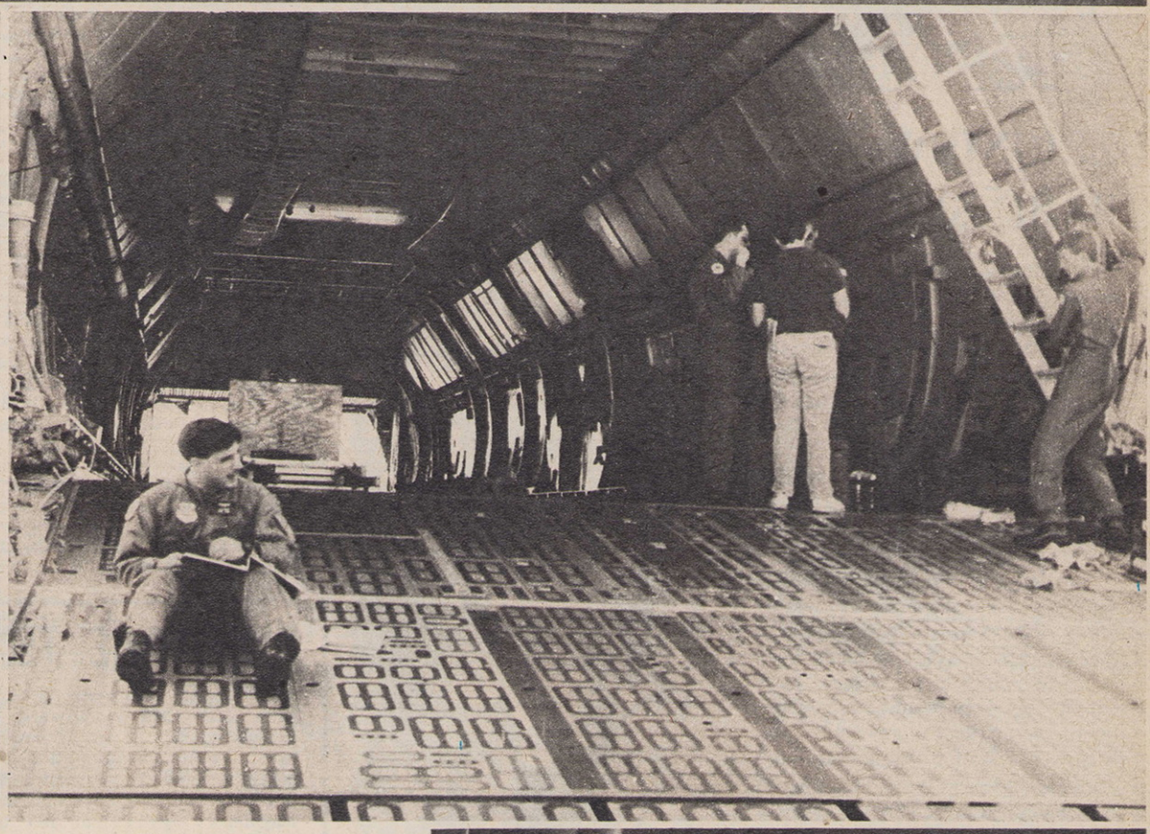
W Szkole Podchorążych Lotnictwa — Grupie Technicznej, w latach 1934—1939 promowano łącznie 194 wychowanków na oficerów zawodowych i 34 na oficerów rezerwy. Blisko połowa z nich poległa w Wojnie Obronnej Polski 1939 lub zginęła w czasie lotów bojowych z Wielkiej Brytanii. Wielu oficerów zostało zamordowanych przez okupantów. Spośród nich 14 ujęła Armia Radziecka w 1939. Najpierw wywieziono ich do obozów, a następnie zamordowano w Katyniu lub innych miejscach zagłady:

1. ppor. **Rudolf Beck** (ur. 1914). W Wojnie Obronnej Polski 1939 oficer techniczny 123 eskadry myśliwskiej. Starobielsk. 2. ppor. **Stanisław Gidaszewski** (ur. ?). Oficer techniczny Bazy nr 3. Zamordowany w Katyniu. 3. por. **Franciszek Gwizdak** (ur. ?). Zamordowany w Katyniu. 4. ppor. **Stanisław Kaczmarek** (ur. ?). Zamordowany w Katyniu. 5. ppor. **Jerzy Lipiński** (ur. 1917). Oficer techniczny Bazy nr 1. Zamordowany w Katyniu. 6. ppor. **Stanisław Niemyski** (ur. 1917). Oficer techniczny 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Zamordowany w Katyniu. 7. ppor. **Karol Pałczyński** (ur. ?). Oficer techniczny Bazy nr 3. Zamordowany w Katyniu. 8. ppor. **Janusz Pilichowski** (ur. ?). Oficer techniczny Bazy nr 3. Zamordowany w Katyniu. 9. ppor. **Henryk Piotrowski** (ur. ?). Oficer techniczny 221 eskadry bombowej. Zamordowany w Katyniu. 10. por. **Andrzej Siedlanowski** (ur. 1912). Starobielsk. Wywieziony 24 kwietnia 1940. 11. kpt. pil. **Henryk Skrzypiński** (ur. ?). Wykładowca, instruktor szkoły. Starobielsk. 12. ppor. **Jerzy Unger** (ur. 1912). Oficer techniczny 210 dywizjnu bombowego. Zamordowany w Katyniu. 13. ppor. **Bolesław Wilderman** (ur. ?). Oficer techniczny Bazy nr 3. Zamordowany w Katyniu. 14. ppor. **Stefan Wower** (ur. ?). Zamordowany w Katyniu.

GALAXY z BLISKA

Tekst i zdjęcia: CEZARY PIOTROWSKI

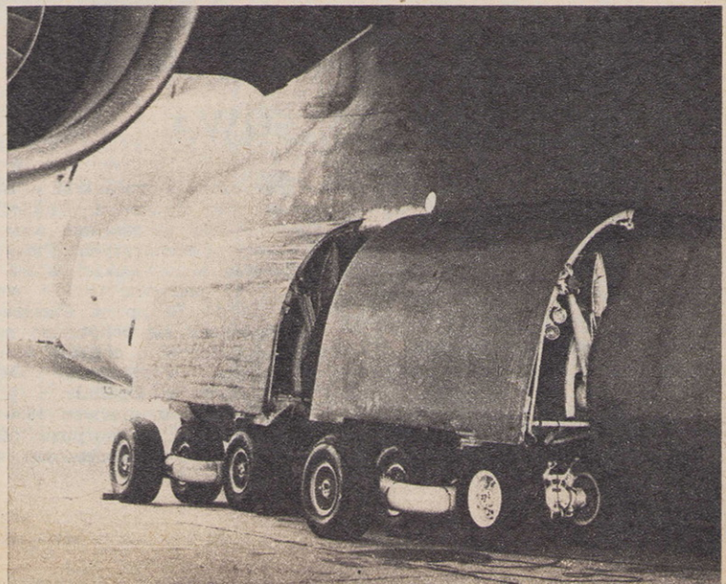


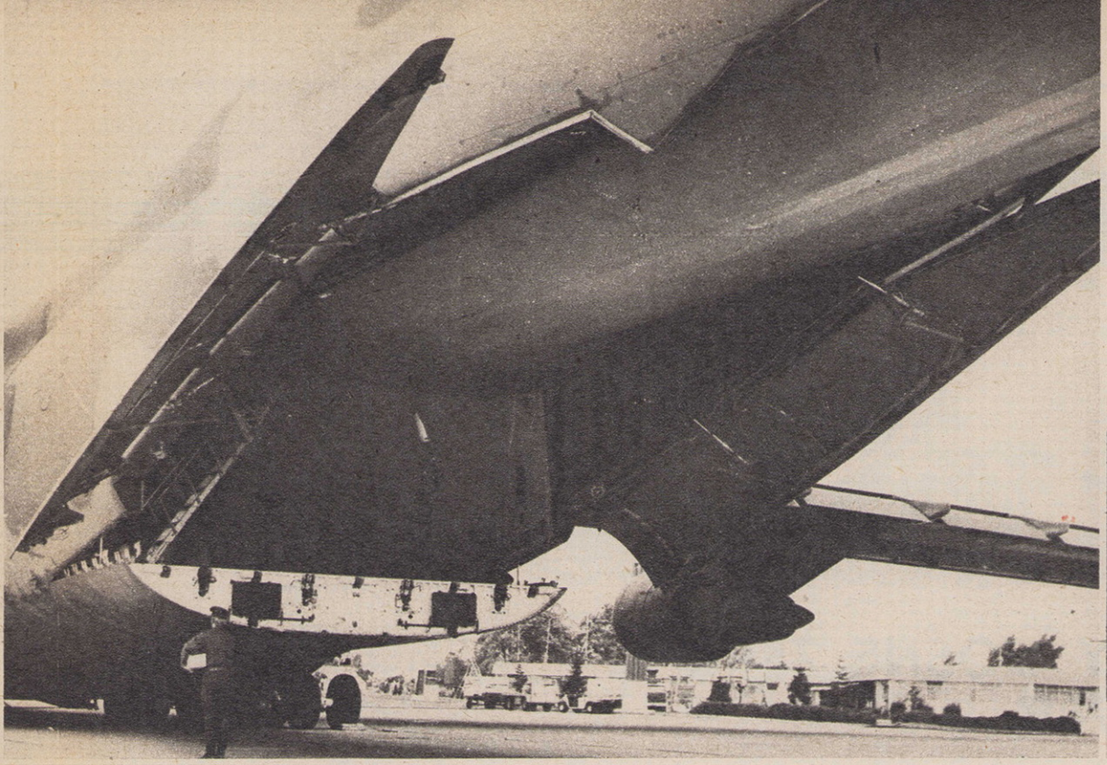


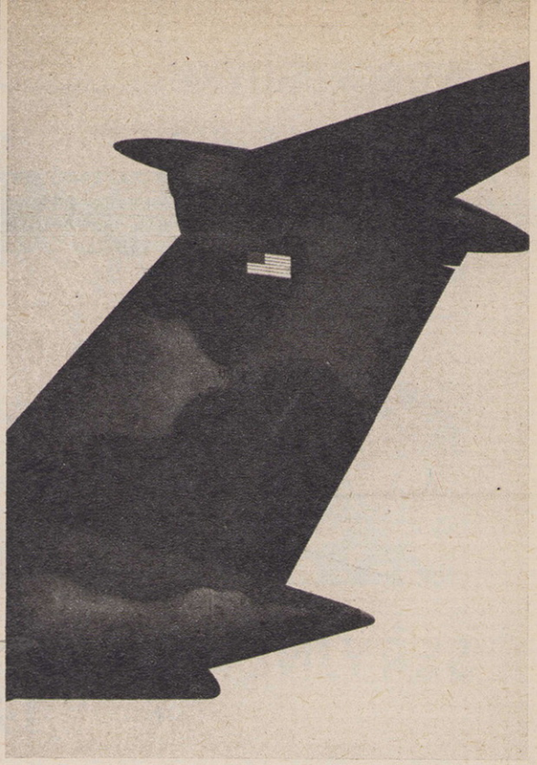
Ciężki samolot transportowy Lockheed C-5 Galaxy powstał w ramach programu CX-HLS (Cargo Experimental — Heavy Logistisc System). Prace rozpoczęto w 1964, a 17 grudnia 1968 dostarczono wojsku pierwszy seryjny C-5A. Ostatni z 91 samolotów tej wersji przekazano w maju 1973. W samoloty C-5A wyposażone było 60. i 436. skrzydło MAC (Military Airlift Command), 443. skrzydło treningowe, 105. grupa lotnictwa Gwardii Narodowej oraz 443., 349. i 512. skrzydło Air Force Reserve.

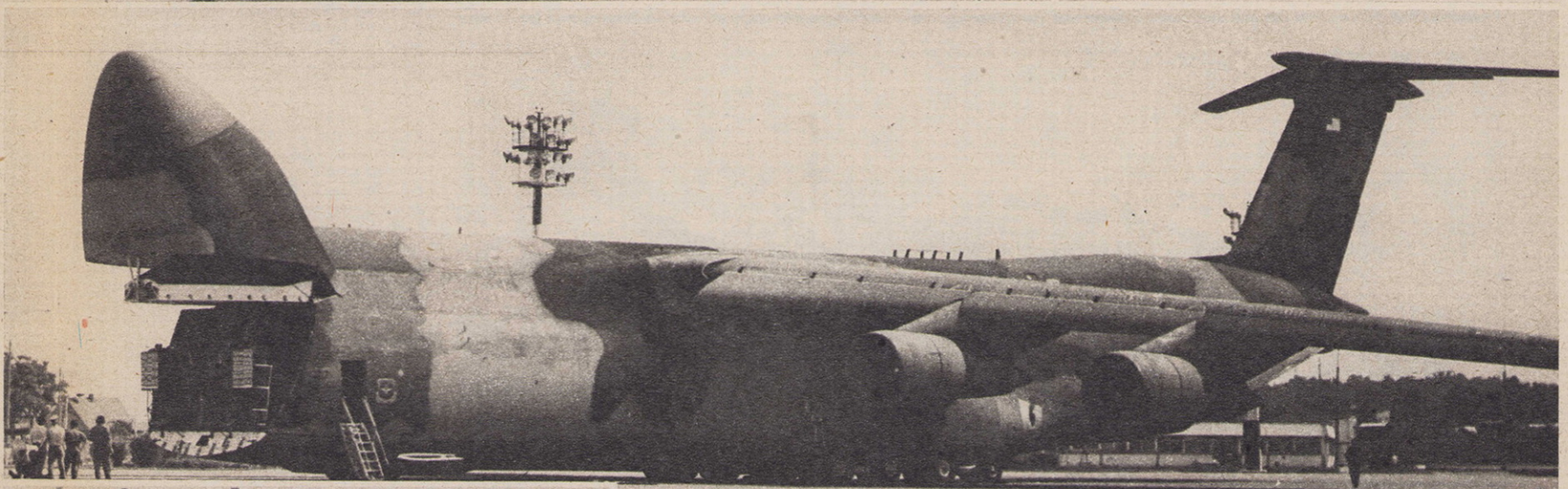
10 września 1985 halę produkcyjną zakładów Lockheeda w Marietta (stan Georgia) opuścił pierwszy seryjny samolot nowej wersji C-5B, mający nową konstrukcję skrzydła, unowocześnione silniki turbowentylatorowe oraz nową awionikę. Samolot ten 6 stycznia 1986 przekazano do 436. MAW (Military Airlift Wing). Do 1989 dostarczono 50 samolotów tej wersji — dla 60. i 436. MAW, gdzie zastąpiły 34 samoloty wersji C-5A, przekazane lotnictwu Gwardii Narodowej i AF Reserve.

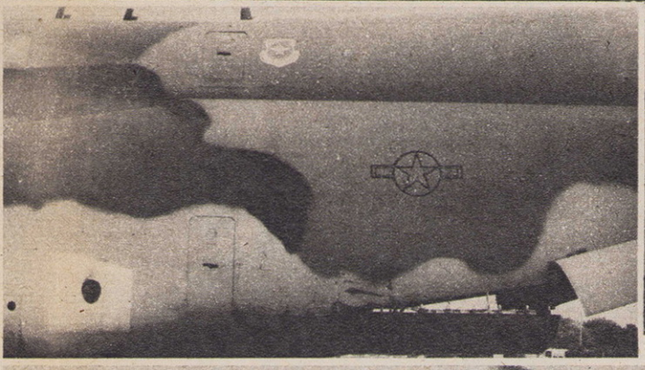
Prezentowany na zdjęciach C-5B Galaxy nr seryjny 50007 pochodzi z 9. lub 20. dywizjonu 436. skrzydła MAC, bazującego w Dover (stan Delaware) w USA. Kilkakrotnie przed i po wizycie prezydenta USA Georga Busha samoloty C-5B lądowały na gdańskim lotnisku Rębiechowo dostarczając, a następnie zabierając sprzęt dla technicznego zabezpieczenia tej wizyty.

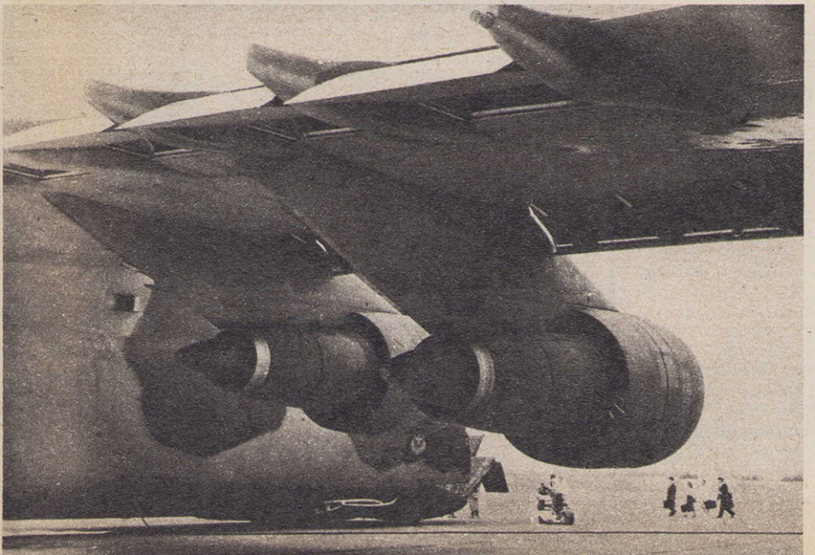






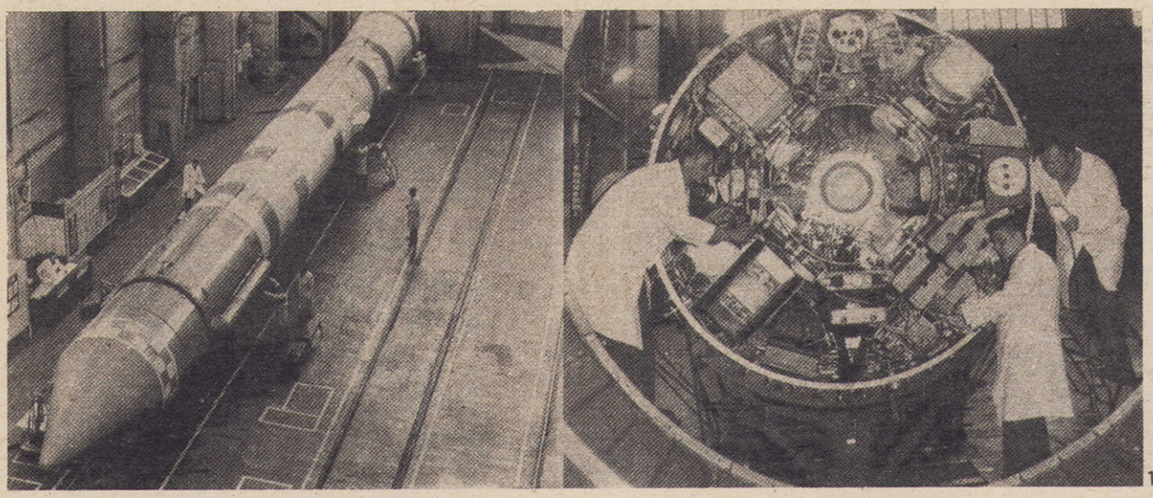






DANE TECHNICZNE I OSIĄGI

	C-5A	C-5B
Rozpiętość (m)	67,88	
Powierzchnia skrzydeł (m²)	576,0	
Wydłużenie płata	7,75	
Długość całkowita (m)	75,54	
Długość kadłuba (m)	70,29	
Wysokość (m)	19,85	
Rozstaw kół podwozia głównego (m)	11,42	
Odległość osi podwozia (m)	22,22	
Wymiary ładowni (z rampami):		
długość (m)	44,07	
szerokość max. (m)	5,79	
wysokość max. (m)	4,11	
powierzchnia podłogi (m²)	213,76	
Masa własna operacyjna (kg)	153 285	169 643
Masa użyteczna max. (kg)	100 228	118 388
Masa paliwa max. (kg)		150 815
Masa startowa max. (kg)	348 810	379 657
Masa do lądowania max. (kg)	288 416	288 415
Prędkość pozioma max. (km/h)	919	919
Prędkość ekonomiczna (km/h)	834	833
Prędkość minimalna, z klapami (km/h)	194	193
Wznoszenie max. (m/min)	549	525
Pułap praktyczny (m)	10 360	10 895
Rozbieg (m)	2 134	2 530
Start na 15 m (m)	2 560	2 987
Lądowanie z 15 m (m)	1 097	1 164



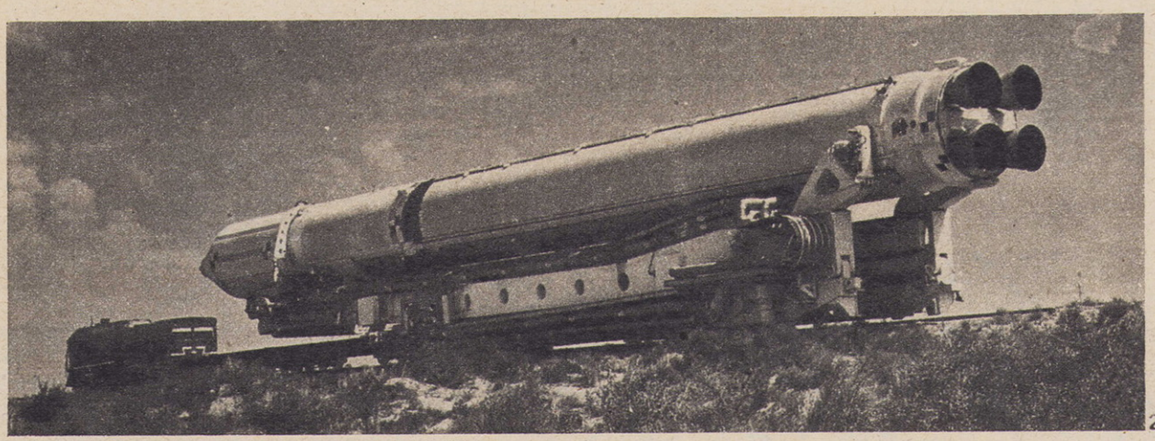
1. Dwustopniowa rakieta nośna na paliwo ciekłe Kosmos (najnowsza odmiana rakiety użytkowanej od 1962) podczas przeglądu w hali montażowej w Plesiecku. Wyniosła satelitę Kosmos-2026. Długość — ok. 30 m, średnica — 2,4 m. Masa — ok. 120 Mg. Umieszcza na orbicie 500 km ładunki o masie 1,1—1,35 Mg i na orbicie 1 600 km — o masie 0,6—0,8 Mg. Satelity Kosmos są wprowadzane na orbity o nachyleniu: 51°, 66°, 74° i 83°.

2. Rakieta nośna Zenit przewożona na stanowisko startowe w Bajkonurze. Ustawianie na wyrzutni — automatyczne. Od 1986 wystartowało z powodzeniem 21 tych rakiet. Zenit o masie 460 Mg wynosi na orbitę 200 km ładunek o masie 13,7 Mg. Stosowana tylko w Bajkonurze.

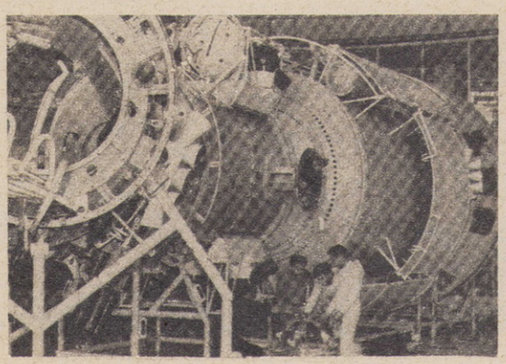
3. Trzystopniowa rakieta nośna na paliwo ciekłe Cikłon. Długość — 39,27 m, średnice — 3 i 2,7 m, głowica użytkowa o średnicy 2,3—2,4 m i długości 9,5 m (19 m³). Wynosi ładunek 550 kg na orbitę kołową 5 500 km lub eliptyczną 400—17 000 km. Udźwig max. — 3,6 Mg dla orbity kołowej 200 km. Od 1977 wystartowało ponad 75 rakiet Cikłon, wyłącznie z Plesiecka. Pewność — 97,3%. Orbity o nachyleniu 73,5° lub 82,5°. Ustawianie na wyrzutni — w zasadzie automatyczne.

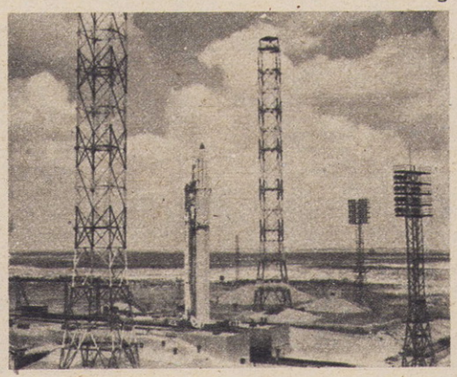
4. Rakieta nośna Mołnia, przewożona na stanowisko startowe i ustawiona półautomatycznie. Wyniosła satelitę łącznościowego z serii Mołnia-3. Rakieta czterostopniowa na paliwo ciekłe o długości — 43,5 m. Ma masę 306 Mg i wynosi ładunki: 7 Mg na orbitę kołową 200 km lub 1,5—1,8 Mg na orbitę eliptyczną 480—650/40 000 km o nachyleniu 63°. Jest to odmiana typowa stosowana od 1961.

SERYJNE RAKIETY NOŚNE ZSRR 1989

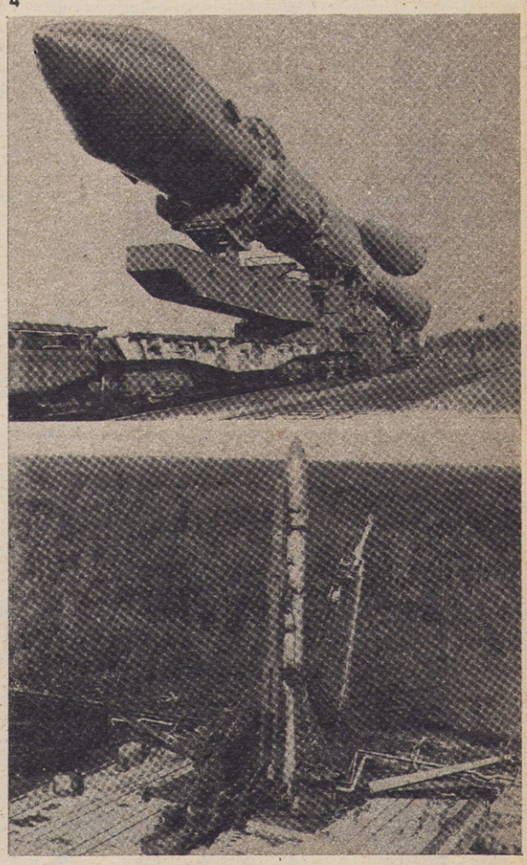


2

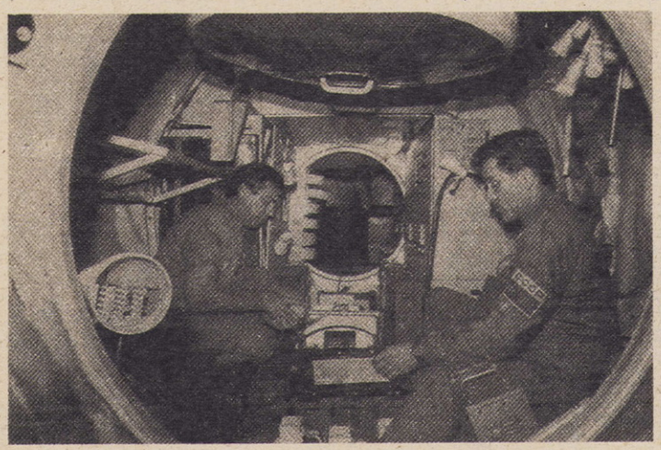




3



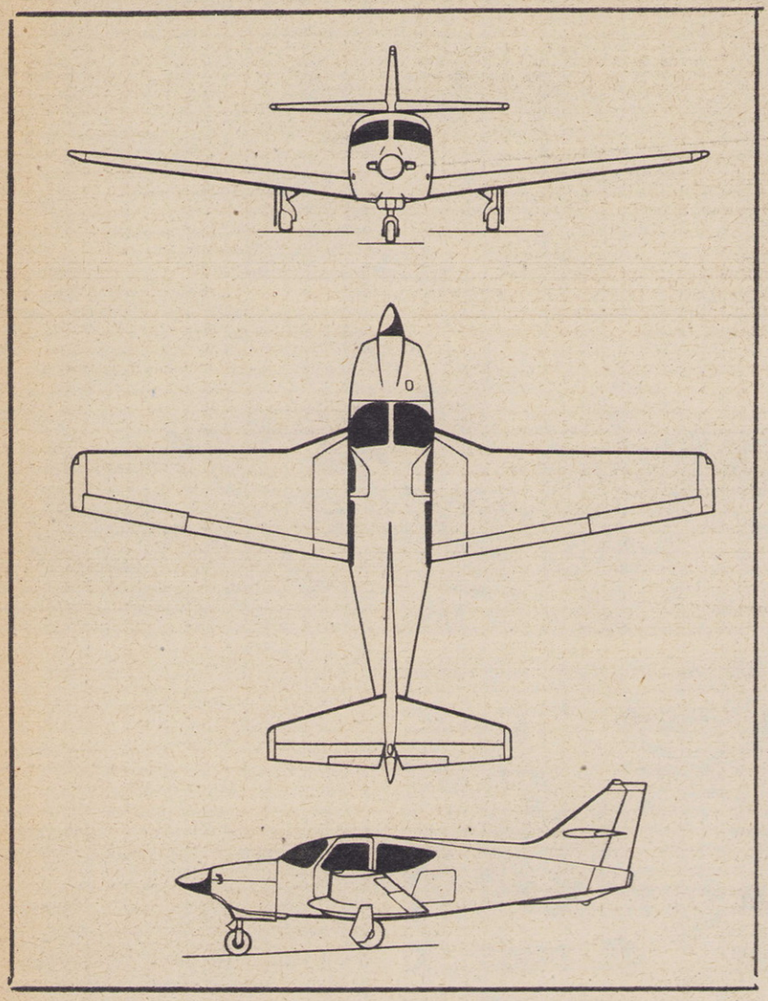
4



MODUŁ „D" I ORLAN

W uzupełnieniu przeglądu rakiet nośnych zamieszczamy pierwsze zdjęcia nowego modułu „D" dla stacji orbitalnej Mir. Jest on wyposażony m.in. w telemanipulator oraz tzw. skuter kosmiczny o nazwie Orlan i masie 150 kg, przyłączany do wejścia lub wyjścia modułu D. Widzimy go na zdjęciu dolnym podczas prób naziemnych. Moduł D wystartował w listopadzie 1989. Były trudności z płytą baterii słonecznej.

Zdjęcia: „Air et Cosmos" (TASS)

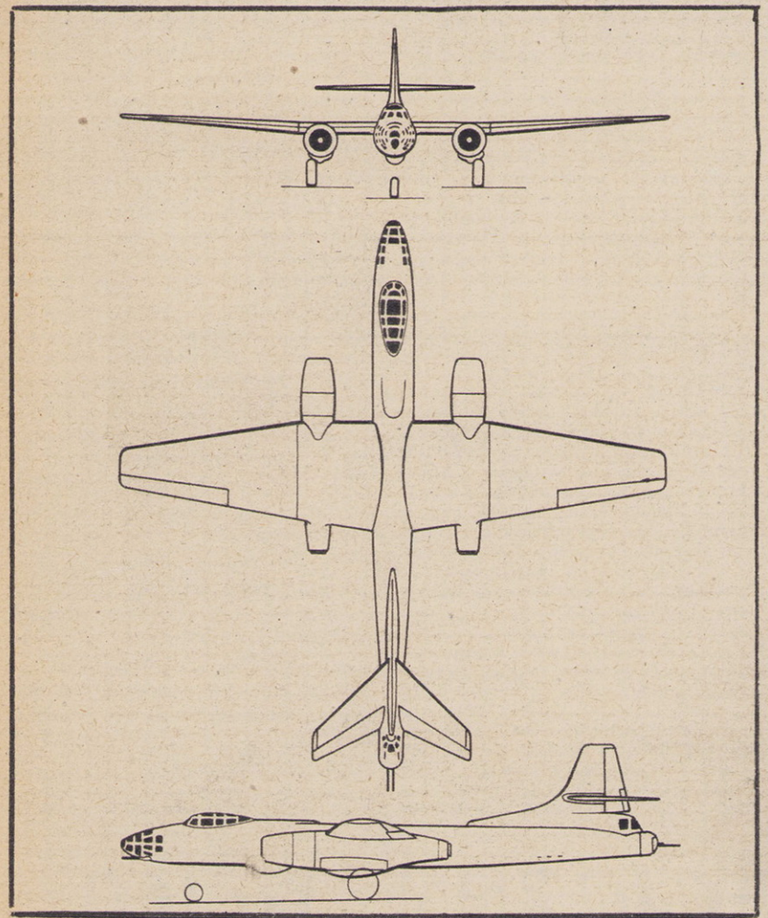


SAMOLOT TURYSTYCZNY COMMANDER 114B

Amerykańska wytwórnia Commander Aircraft Company w Kenosha, po opracowaniu w 1972 turystycznego samolotu Commander 112, zbudowała w 1976 rozwojowy samolot Commander 114A, którego produkcję zakończono w 1979. Łącznie sprzedano 1 100 egz. Następnie samolot ten całkowicie przekonstruowano i unowocześniono, tworząc nowy typ Commander 114B. Ukończył on już próby i przewiduje się jego produkcję w liczbie 20 egz. w ciągu miesiąca. Samolot odznacza się większą mocą silnika, większą prędkością o 11 proc. i jest lżejszy. Otrzymał sprawniejsze śmigło i opływową osłonę silnika z bocznymi wlotami powietrza chłodzącego typu NACA. Zmieniono też obrys skrzydła przy kadłubie i zastosowano zmodyfikowany układ wydechowy silnika.

Jest to jednosilnikowy, czteromiejscowy wolnonośny dolnopłat konstrukcji metalowej, z tłokowym napędem ciągnącym, z usterzeniami w układzie krzyżowym i z wyciąganym, trzypunktowym podwoziem z przednim podparciem. Płat ma obrys dwutrapezowy z małym ujemnym skosem i dużym dodatnim wzniosem, wyposażony jest w lotki i klapy. W części centralnej zabudowano dwa zbiorniki na 260 dm³ paliwa. Kadłub mieści wygodną, obszerną kabinę o dobrej widoczności do przodu i na boki, z bocznymi drzwiami. Zastosowano zdwojone sterowanie. Usterzenia o obrysach trapezowych z dodatnimi skosami dzielone są na stateczniki i stery z odciążeniem rogowym; ster wysokości ma dodatkowe dwie klapki wyważające. Usterzenie pionowe uzupełnione jest powierzchnią ustateczniającą pod spodem kadłuba. Napęd: 6-cylindrowy silnik Lycoming IO-540-T4B5D, o mocy 190 kW, napędzający trójłopatowe śmigło nastawne McCauley. Samolot ma standardowe wyposażenie do lotów wg IFR. Cena 129 500 USD. Po zamontowaniu dodatkowego wyposażenia (TKS i DME) oraz instalacji odladzającej cena wynosi 170 000 USD. Wytwórnia oferuje użytkownikom dogodne warunki uzyskania samolotu drogą jego dzierżawy przez okres 7 lat, za miesięczną opłatą 2 000 USD.. W tym czasie silnik przepracowuje okres międzyremontowy i firma dostarcza bezpłatnie nowy silnik. Zapewnia też nabywcy początkowy trzydniowy zapoznawczy trening oraz coroczny trening kontrolny u niego. Przed upływem 7 lat nabywca może innemu nabywcy odsprzedać pozostający do wykorzystania okres dzierżawy. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 7,72 m, długość — 10,16 m, wysokość — 2,61 m; kabina: długość — 1,19 m, szerokość — 1,2 m, wysokość — 1,25 m. **Masy:** własna — 920 kg, użyteczna — 543 kg, max. startowa — 1 463 kg. **Osiągi:** predkości: max. — 313 km/h, przelotowa przy 75% mocy — 295 km/h, przy 65% — 274 km/h, przy 45% — 212 km/h; wznoszenie — 5,7 m/s, pułap praktyczny — 5 425 m, zasięg max. — 1 321 km, rozbieg — 322 m, start na wys. 15 m — 620 m, lądowanie z 15 m — 372 m, dobieg— 223 m.

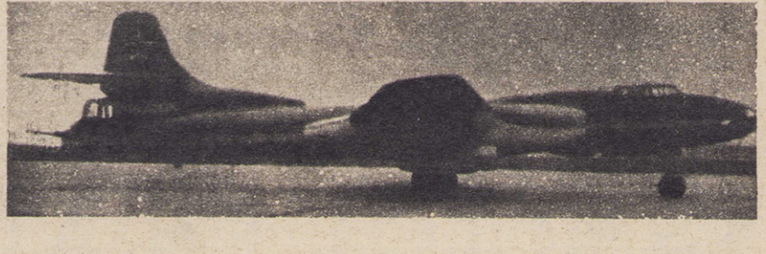


TUPOLEW Tu-14

Opracowując pierwszy swój bombowiec odrzutowy Tu-12, (SP, 33/1989) w OKB Tupolewa zdawano sobie sprawę, że jest to tylko typ przejściowy. Jednocześnie pracowano nad nowocześniejszą konstrukcją. Miał to być samolot dla marynarki wojennej, z długą komorą bombową, mogącą pomieścić torpedę. Opracowany początkowo projekt 72 miał rozmiary większe niż Tu-12, pojedyncze usterzenie i napęd złożony z 2 silników Rolls-Royce Nene (2x22,7 kN). Obliczenia wykazały jednak, że taki napęd byłby niestateczny, zaniechano więc projektu 72, a zamiast niego podjęto prace nad projektem 73, z dodatkowym silnikiem RR Derwent V (15,9 kN) w tylnej części kadłuba. Wymagało to zlikwidowania ogonowego stanowiska strzeleckiego i zastąpienia go dwoma stanowiskami — grzbietowym i podkadłubowym. Projekt ten został zrealizowany i samolot 73 oblatał 29 grudnia 1947 pilot oblatywacz Opadczij. Próby przeprowadzone do czerwca 1948 dały zadowalające rezultaty. Nieco wcześniej zbudowano następny egzemplarz, wyposażony w silniki produkcji radzieckiej 2xRD-45 (Nene) i 1xRD-500 (Derwent). Zmianie uległo również oszklenie dziobowe i kształt usterzenia, wskutek czego zmieniono oznaczenie na 78. Samolot ten oblatano 17 kwietnia 1948. W tym czasie jednak do dyspozycji konstruktorów oddano nową wersję silnika RD-45, zmodyfikowaną przez inż. W. I. Klimowa, oznaczoną WK-1 i rozwijającą ciąg 27,0 kN. Umożliwiło to powrót do koncepcji 72 — dwusilnikowego samolotu z uzbrojeniem w ogonie. Opracowano więc nowy projekt oznaczony 81 i przystąpiono do produkcji seryjnej samolotu oznaczonego już Tu-14. Była również opracowana wersja fotozwiadowcza Tu-14R i torpedowa Tu-14T (89). Samolot był produkowany od 1949 i do roku 1960 pozostawał na wyposażeniu lotnictwa marynarki wojennej.. W kodzie NATO Tu-14 otrzymał oznaczenie Bosun.

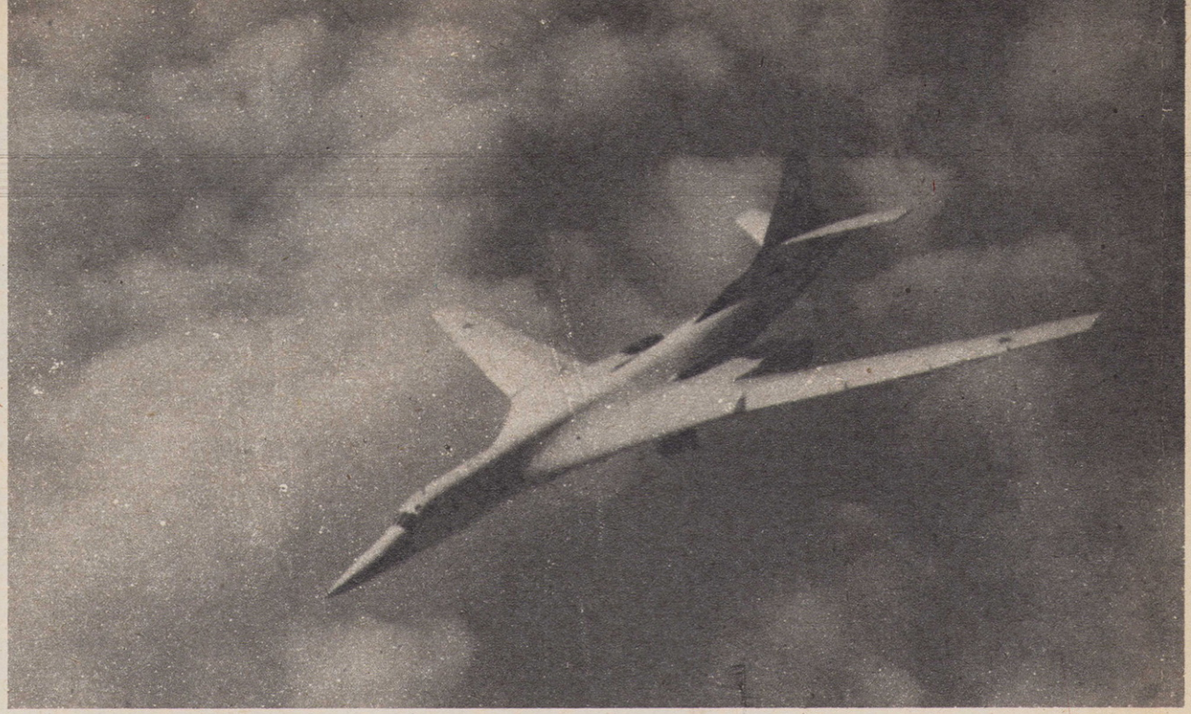
Tu-14 był trzymiejscowym, dwusilnikowym wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji metalowej. Płat trójdzielny, prosty, o obrysie dwutrapezowym, ze wzniosem tylko w częściach skrajnych. Kadłub wysmukły z oszklonym dziobem i oszkloną osłoną kabiny pilota. Usterzenie wolnonośne, klasyczne. Stateczmik pionowy uzupełniony dużą płetwą grzbietową. Usterzenie poziome skośne (35°). Podwozie trójkołowe z kołem przednim wciąganym do tyłu w kadłub; zespoły podwozia głównego wciągane były w gondole silnikowe. Silniki WK-1 o ciągu 27,0 kN każdy, zabudowane w gondolach pod końcami centropłata. Uzbrojenie strzeleckie samolotu Tu-14 składało się z 4 działek 23 mm: 2 stałych w przodzie i 2 w ruchomym stanowisku w ogonie. Komora bombowa samolotu miała udźwig 3 Mg. **(J. Ś.)**

DANE TECHNICZNE Tu-14R (2x27,0 kN). **Wymiary:** rozpiętość — 21,7 m, długość — 21,95 m, pow. nośna — 67,4 m². **Masy:** własna — 14 430 kg, startowa (max.) — 21 000 — 24 600 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 800 km/h (0 m), 860 km/h (5 000 m), czas wznoszenia na 5 000 m — 9,5 min, pułap 11 500 m, zasięg — 3 000 km.



Specjalnie dla „SKRZYDLATEJ POLSKI"

SAMOLOT STRATEGICZNY Tu-160



Wbrew przyjętej w NATO nazwie Blackjack, nowy radziecki samolot-nosiciel rakiet jest całkowicie biały. Pomimo masy wynoszącej 275 Mg ma wiele gracji. Nie jest zwykłym nowym samolotem wojskowym, ale jakościowo nowym radzieckim sprzętem bojowym.

„Jego potencjał bojowy — mówi dowódca lotnictwa dalekosiężnego gen. por. P. Dejniekin — nie ustępuje uzbrojeniu nowoczesnego atomowego okrętu podwodnego. Nosicielem rakiet steruje w locie tylko czterech lotników: dwóch pilotów i dwóch nawigatorów".

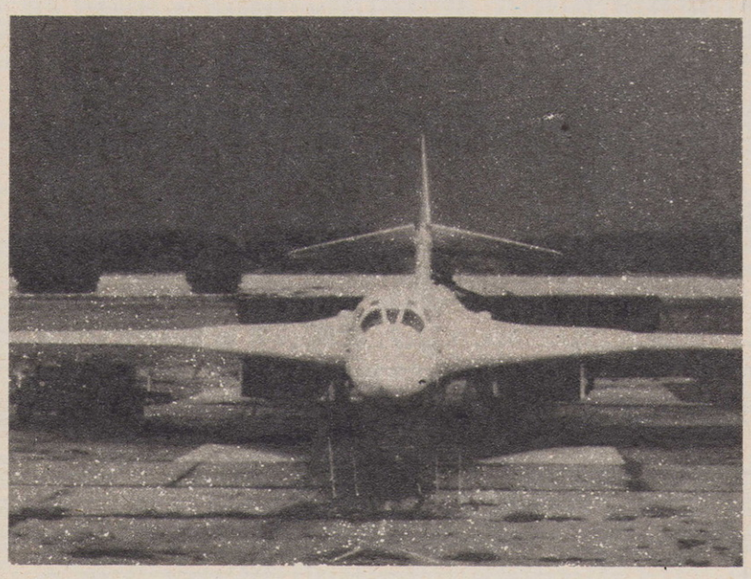
W bieżącym, 1989 roku, strategiczny nosiciel rakiet Tu-160 został po raz pierwszy pokazany publicznie. Zewnętrznie jest w pewnym stopniu podobny do amerykańskiego bombowca B-1: oba mają skrzydła o zmiennej geometrii z dużymi zgrubieniami w miejscu przejścia skrzydło-kadłub, oba są wyposażone w cztery silniki zabudowane parami w gondolach pod tylną częścią skrzydła. Mają też podobne krzyżowe usterzenie. W obu typach samolotów przewidziano przedziały na uzbrojenie przed i za kesonem centropłata.

Kompromisowa konstrukcja tych samolotów łączy duży zasięg i czas lotu z silnym uzbrojeniem, zdolność do przełamania obrony przeciwnika na małej wysokości z dużą prędkością poddźwiękową, a na dużej wysokości — z prędkością naddźwiękową. Praktyka dowiodła, że jednym ze sposobów spełnienia takich wymagań jest zastosowanie zmiennej geometrii skrzydeł w locie, pomimo komplikacji w produkcji, eksploatacji i wysokich kosztów tego rozwiązania.

Już podczas konstruowania Tu-22M Biuro Doświadczalno-Konstrukcyjne im. A. Tupolewa zastosowało w bombowcu o mniejszych wymiarach układ z silnikami zabudowanymi w tylnej części. Dobry pod względem aerodynamicznym układ, miał jednak pewne ograniczenie, m.in. znaczną część kadłuba zajmowały duże kanały doprowadzające powietrze do silników. O ile było to do przyjęcia dla bombowca o średnim zasięgu, to dla klasycznego nosiciela rakiet strategicznych taki układ jest nie do zaakceptowania.

Alternatywnym rozwiązaniem było wyniesienie silników poza obręb kadłuba. Chociaż ma to wiele oczywistych zalet, jednak ogranicza wybór wariantów oraz powoduje poważne trudności połączone np. z rozwiązaniem wyważenia samolotu. Z tej przyczyny np. poniósł fiasko oryginalny projekt naddźwiękowego samolotu transportowego Boeing ze skrzydłami o zmiennej geometrii.

Układ, jaki został przyjęty przez konstruktorów zarówno dla Tu-160, jak i dla B-1B, umożliwił pomyślne rozwiązanie problemu rozmieszczenia przedziałów uzbrojenia. Kanały powietrza nie przebiegają przy tym w jednej linii ani z przednimi kołami, ani z drzwiami komory bombowej.



Pomimo wielu jednakowych rozwiązań konstrukcyjnych różnice między bombowcami radzieckimi a amerykańskimi są widoczne. Przede wszystkim Tu-160 jest większy od B-1. Według ocen specjalistów zachodnich, obecnie jest to największy samolot bojowy, jaki kiedykolwiek zbudowano. Obrys płata Tu-160 (m.in. kąty skosu, wydłużenie względne i stosunek odległości między punktami obrotu a rozpiętością) jest bardziej podobny do Tu-22M niż do B-1.

Cechą szczególną świadczącą o różnym podejściu konstruktorów, jest m.in. ich stosunek do warunków lotu na duże wysokości i z prędkością naddźwiękową. Jeszcze przed rozpoczęciem prób w locie specjaliści wojsk lotniczych USA zrezygnowali z zainstalowania w B-1 chwytów powietrza o zmiennym sprężeniu na korzyść chwytów ze sprężaniem zewnętrznym. Co więcej, w seryjnych bombowcach B-1B instaluje się stałe chwyty powietrza dające zmniejszoną powierzchnię efektywnego rozproszenia. I pomimo tego że bombowiec amerykański nadal nominalnie może na wysokości osiągać prędkość Ma = 1,2, to jednak — uwzględniając minimalną pod względem wojskowym potrzebę takiej prędkości w porównaniu do dużej ilości zużywanego paliwa — B-1B praktycznie trzeba zakwalifikować jako samolot poddźwiękowy.

Podczas projektowania i budowy Tu-160 nie zgodzono się na tego typu kompromisy. Napęd Tu-160 umożliwia osiągnięcie prędkości 2200 km/h. Do jej uzyskania przyczynia się w samolocie radzieckim dłuższy kadłub i mniejszy przekrój poprzeczny w porównaniu z amerykańskim B-1 (wskutek usytuowania kabiny załogi przed wnęką przedniej gondoli podwozia, a nie nad nią). Część dzioba i sekcja kabiny załogi nowego bombowca radzieckiego przypomina, pod względem kształtu, samoloty o dużej prędkości naddźwiękowej: Concorde i XB-70 z wydłużoną osłoną radiolokatora i silnie skośną szybą przednią.

Tu-160 został tak zaprojektowany, aby miał optymalny zasięg zarówno podczas lotów z dużą prędkością naddźwiękową na dużej wysokości, jak i na małych wysokościach przy omijaniu przeszkód terenowych. Do wykonania zadania bojowego może być, oczywiście, wybrany każdy z tych wariantów.

„Pracownicy biura Tupolewa zbudowali dobry samolot — powiedział A. Miedwiediew, jeden z pierwszych pilotów Tu-160. — Jest to jedyny na świecie powietrzny gigant, którym można sterować za pomocą minidrążka, a nie klasycznej sterownicy. Samolot o masie 275 ton, lecący w stratosferze z prędkością dwukrotnie większą od dźwięku, precyzyjnie reaguje na najmniejsze ruchy minidrążka. Wzbija się w powietrze płynnie i szybko. Chociaż wydaje się to dziwne, start i lądowanie wielkiego nosiciela rakiet nie są trudniejsze niż poprzednich samolotów. Pozytywnie oceniliśmy również specjalny system klimatyzacji, za pomocą którego w kabinie samolotu tworzy się komfortowy mikroklimat. Wygodnie odczytuje się informację na monitorze cyfrowym".

Podczas lotu nie tylko na pilotach, ale również na nawigatorach pokładowych, spoczywa wielka odpowiedzialność: wytyczanie kursu, określenie pozycji, sterowanie systemami bombowca, obrona przed myśliwcami przeciwnika i — wreszcie — wykonanie samego ataku. Oczywiście, wszystko to nie byłoby możliwe bez nowoczesnej aparatury, w którą jest wyposażony Tu-160. Na jego pokładzie znajduje się w sumie ponad 100 różnych komputerów.

Przy wszystkich zaletach nowego samolotu, pojawienie się Tu-160 nie oznacza — i to przyznaje również Zachód — kardynalnego powiększenia liczebności radzieckiego lotnictwa dalekiego zasięgu. Od początku lat sześćdziesiątych stanowi ono najmniejszą część radzieckiej triady strategicznej.

W. DOŁGISZEW (APN)

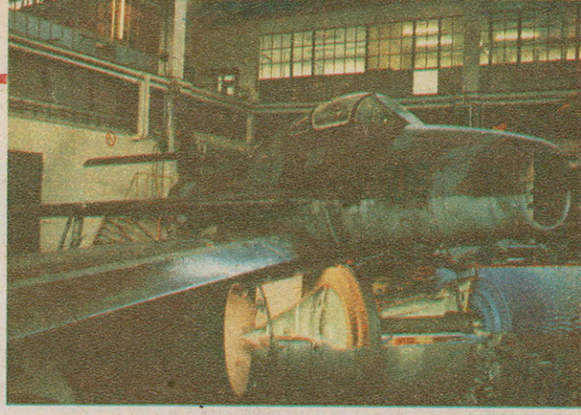
REPUBLIC F-84F THUNDERSTREAK

Tekst i rys. ROBERT GRETZYNGIER

1 — Republic F-84F Thunderstreak nr 52-7098 należący do 92 Dywizjonu Myśliwsko-Bombowego US Air Force. Cały samolot w barwie srebrnej (FS 17178) z elementami ozdobnymi w barwie żółtej (FS 33538) i czarnymi błyskawicami na ogonie i zbiornikach paliwa. Końcówka numeru seryjnego, 27098, w barwie czarnej na stateczniku pionowym. Za standardowymi znakami rozpoznawczymi USAF namalowanymi na kadłubie umieszczono również numer taktyczny, w skład którego wchodziły trzy ostatnie cyfry numeru seryjnego oraz dwie litery określające typ samolotu (w tym przypadku FS). Inne przykłady oznaczeń literowych samolotów amerykańskich: FC — F-102 Delta Dagger, FH — F-105 Thunderchief, FU — F-86 Sabre i FW — F-100 Super Sabre. Samolot prezentowany na tablicy stacjonował w bazie amerykańskiej Bentwaters na Wyspach Brytyjskich w 1958.

2 — Thunderstreak z Jagdbombergeschwader 36 Westfalen w kamuflażu NATO-Standard. Górne i boczne powierzchnie samolotu pokrywają plamy w barwie ciemnooliwkowozielonej (RAL 6014 Gelbolive; FS 24064) oraz szarej (RAL 7012 Basaltgrau; FS 21652). Dolne powierzchnie samolotu w barwie srebrzystoszarej (RAL 9006 Weissaluminium; FS 17178). Samolot z czarnym numerem DF-235 należał do Jagdbomberstaffel 362, stacjonującego w Rheine-Hopsten w latach 1962—1965. Na ogonie widnieje godło jednostki w kształcie białego konia na tle czerwonego prostokąta (pokazane w powiększeniu).

3 — F-84F bez dodatkowych zbiorników paliwa, należący do włoskiego zespołu akrobacyjnego 5° Stormo Giuseppe Cenni, nazwanego Getti Tonanti. Nazwa ta umieszczona została na lewej burcie kadłuba. Każdy z pięciu samolotów Getti Tonanti miał na skrzydłach wielobarwne pasy w barwach narodowych Włoch. Dopełnieniem barwnego malowania opracowanego na otwarcie Igrzysk Olimpijskich w Rzymie w 1960 był pas na grzbiecie kadłuba i pojemnik na spadochron hamujący malowane jedną z barw olimpijskich. Prezentowany samolot miał zielone elementy ozdobne z czarnymi kołami olimpijskimi na usterzeniu pionowym oraz numer taktyczny 5-619. Pozostałe samoloty pomalowano następującymi barwami: 5-635 na czerwono z białymi kołami, 5-648 na czarno z białymi kołami, 5-785 na żółto, 5-36591 na pomarańczowo z czarnymi kołami. Na prawej burcie kadłuba umieszczono godło jednostki pokazane w powiększeniu.



Na zdjęciu: jeden z ostatnich niemieckich Thunderstreaków zachowany w Luftwaffen Museum w bazie lotniczej im. Hansa-Joachima Marseille'a w Appen. Zdjęcie: Robert Gretzyngier

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ:

Redaktor naczelny: JERZY R. KONIECZNY, zastępcy redaktora naczelnego: HENRYK KUCHARSKI, TADEUSZ MALINOWSKI; sekretarz redakcji: WALDEMAR CZERNISZEWSKI, zastępca sekretarza redakcji: PIOTR GÓRSKI; redaktorzy: WOJCIECH J. GAWRYCH, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA, redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA; korekta: ALICJA GZYŁO; sekretariat redakcji: WANDA SZAWARSKA.

Stali współpracownicy: Bolesław Gaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępcy redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

1949 PAL 1989

CENA PRENUMERATY: w kraju — kwartalnie — 4550 zł, półrocznie — 9100 zł, rocznie — 18 200 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1. Dla osób prywatnych — instytucji i zakładów pracy: instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych Oddziałach; instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2. Dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów: osoby zamieszkałe na wsi i w miastach gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, w pozostałych miastach — wyłącznie w urzędach pocztowych.

3. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, Konto PKO BP XV O/M Warszawa nr 1658-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 400 zł za słowo, a ogłoszeń urzędowych i reklamowych oraz komunikatów handlowych — 1200 zł za 1 cm². Cena ogłoszeń na całej stronie wynosi 600 000 zł; na 3/4 strony — 460 000 zł; na 1/2 strony — 300 000 zł. Ceny podstawowe ogłoszeń wzrastają: za każdy dodatkowy kolor — o 30%; za pełny kolor — o 100%; za zamieszczenie ogłoszenia na pierwszej lub ostatniej stronie — o 100%. Za ogłoszenia drobne przekraczające 50 słów, a w przypadku pozostałych ogłoszeń i reklam — 1 stronę, doliczany jest dodatek w wysokości 100% od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy WKiŁ — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77.

Podpisano do druku 1989-12-08.
Zam. 1227. A-52.
PL ISSN 0137-866X — Nr ind. 37606X.

NASZE TRASY

POCZTA LOTNICZA

NA OGRODOWEJ

Czytelniczka (personalia do wiadomości redakcji). Szkoła, która przyjmuje dziewczęta chcące pracować w transporcie lotniczym mieści się w Warszawie. Podajemy jej adres: Państwowe Studium Stenotypii i Języków Obcych, 00-896 Warszawa, ul. Ogrodowa 16, tel. 205-051 i 207-634. W szkole jest kilka specjalności, w tym: ekonomika i organizacja transportu lotniczego. Studium to szkoła policealna, wymagająca m. in. zdolności w nauce języków obcych i odpowiedniej prezencji, ponieważ absolwenci specjalności lotniczej mogą pracować przy obsłudze pasażerów jako personel pokładowy lub naziemny.

ULICA KSIĘŻYCOWA

Grzegorz Wiecheć — Wadowice. Bractwo Podwójnej Mewy przewiduje zorganizowanie w roku 1990 obozu szkoleniowego na szybowcach. W tej sprawie proszę skontaktować się z bractwem listownie pod adresem: Bractwo Podwójnej Mewy — Stowarzyszenie Lotnicze, 00-934 Warszawa, ul. Księżycowa 1. Dzięki pomocy Aeroklubu Warszawskiego mieści się tam siedziba bractwa.

PODCIĘTE SKRZYDŁA

Inż. pil. Jan Ziąbek — zastępca dyrektora ds. szkolenia, OSPL Rzeszów. Nie opublikujemy pańskiej polemiki z red. Adamem Warzochą, autorem artykułu „Kto nam dał skrzydła", opublikowanego w „Przeglądzie Tygodniowym" 35/1989. Artykuł ten, nie był publikowany, ani cytowany na łamach naszego tygodnika, nie uznajemy więc za celowe publikowanie na naszych łamach nadesłanej polemiki, tym bardziej że opublikował ją (z niewielkimi skrótami) „Przegląd Tygodniowy" w numerze 44/1989. Pisze pan, że zamieszczenie tego materiału zaproponował także „Wirażom". Jedna polemika w trzech periodykach, to przyzna pan, że nadmiar szczęścia, tym bardziej że — jak pan pisze — OSPL nie jest zainteresowany przedłużaniem dyskusji na tematy personalne na łamach prasy.

Dziękujemy natomiast serdecznie za zaproszenie nas do OSPL, w celu udostępnienia nam wszelkich informacji na temat zawodowego szkolenia lotniczego, w tym materiałów szkolenia i kursów doskonalących oraz poinformowania nas i Czytelników o dalszych planach i zamiarach OSPL. Skorzystamy.

MOSKWA'89

Krzysztof Gołoś — Biała Podlaska. Rzeczywiście w artykule „Moskwa'89" (SP, 45/1989) chochlik drukarski sprawił, że w podpisie zmienione zostały dwie cyfry. Śmigłowiec podpisany jako Ka-17PS to oczywiście Ka-27PS, podobnie jak samolot MiG-24 to w rzeczywistości MiG-23.
Przepraszamy.

MECHANIK

Stanisław Marczyk — Wrocław. Przykro nam, ale nie pośredniczymy w załatwianiu pracy. Pozdrawiamy.

LIST

Władysław Kamiński — Poznań. List Pana zamieściliśmy w SP 40/1989.

CZARNA LISTA KLUBU ISKRA

Igor Nikołajewicz Gordelianow z Drochobycza (ZSRR) przestrzega kolegów, korzystających z Klubu Iskra przed korespondencją z Igorem Wiktorowiczem Nowickim ze Swietłogorska (ZSRR); Adam Szepiel z Białegostoku — przed Andriejem Bieszaposznym z Leningradu (ZSRR); Andrzej Fil z Zamościa — przed Zdenkiem Korikiem z Ceskej Kamenice (CSRS).

PRZESYŁKI

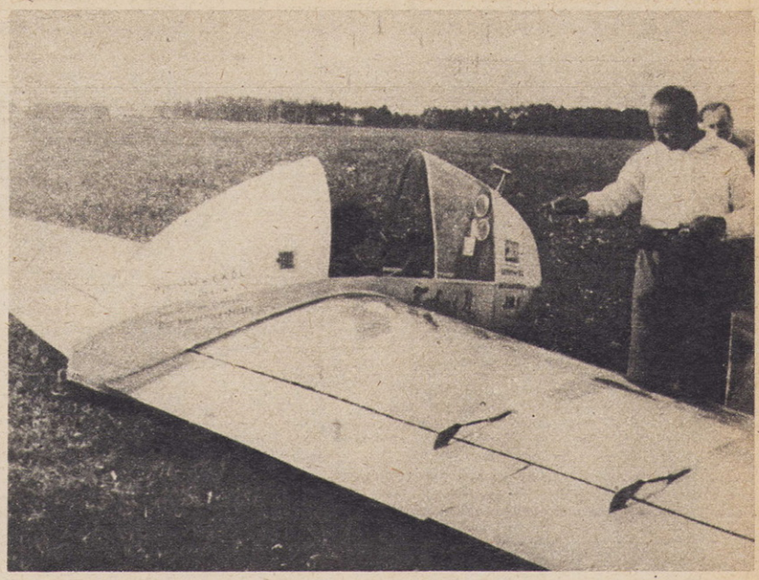
Grzegorz Śliżewski — Gdańsk-Oliwa. Pana przesyłki, zaadresowane do lotników-weteranów, przekazaliśmy do Krajowej Rady Seniorów Lotnictwa w Warszawie, przy ul. Krakowskie Przedmieście 55, która jest zasobniejsza w interesujące Pana adresy.

DZIĘKUJEMY

Rafał Jabłoński — Kraków. Dziękujemy za nadesłane cztery numery przedwojennego czasopisma „Światowid".

LITEWSKIE KONTROWERSJE

Stanisław Gerega — Opole. Uwagi zawarte w liście dotyczącym lotnictwa Republiki Litewskiej 1918—1940 zostaną uwzględnione w kolejnej publikacji na ten temat. Jest ona w opracowaniu i oparta zostanie m. in. na materiałach nadesłanych przez Litwinów i Polaków, mieszkających na Litwie. Dziękujemy za przychylną ocenę opracowania dziejów Aeroklubu Polskiego na łamach SP.



Z LOTNICZEGO ALBUMU

ŻABUŚ-II

Tak wyglądał pierwszy polski szybowiec bezogonowy o dużym wydłużeniu skrzydeł — J.N.1 konstrukcji inż. Jarosława Naleszkiewicza (stoi obok, w białej koszuli). Eksperymentalny szybowiec zbudowano w warsztatach Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, a oblatał go 23 lipca 1932 instr. CWOL, kpt. pil. Franciszek Jach (w kabinie).

W dowód uznania dla tego pilota, który eksperymentował już w początkach lat dwudziestych (na zaprojektowanym i zbudowanym w Bydgoszczy szybowcu Żabuś uczestniczył w I Konkursie Ślizgowców w Białce — 1923), inż. Naleszkiewicz nazwał swą konstrukcję — Żabuś-II.

Zdjęcia ze zbiorów Tadeusza Chwałczyka

BIAŁY CUMULUS

Dorocznym zwyczajem opublikujemy wkrótce listę 10 najlepszych wyników szybowcowych w poszczególnych konkurencjach, uzyskanych w 1989 w kraju i za granicą, podczas mistrzostw, zawodów, treningu i innych lotów, na szybowcach jedno- i dwumiejscowych.

Wyniki te będą stanowić kryterium naszych honorowych wyróżnień — ZŁOTEGO CUMULUSA (dla najlepszego pilota), BIAŁEGO CUMULUSA (dla najlepszej pilotki) i CUMULUSOWEGO NIEBA (dla najlepszego aeroklubu).

Interesują nas: **wysokości absolutne i przewyższenia** oraz **przeloty odległościowe** (otwarte, docelowe, docelowo-powrotne i po trasach wieloboków) i **prędkościowe** (po trasach wieloboków 100, 200, 300, 400, 500, 600 i 750 km oraz docelowo-powrotnych 300 i 500 km).

Aby listy wyników były wolne od pomyłek, potrzebna jest nam pomoc aeroklubów, ośrodków szybowcowych i pilotów. Wyniki prosimy przesłać pod adresem naszej redakcji: **ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa** w terminie **do 15 stycznia 1990.**

SPADOCHRONY ZBOCZOWE

Radosław Urbański — Łódź; Jarosław Kotlarek — Gdynia. Dokładnego adresu krawca szyjącego spadochrony zboczowe, Krzysztofa Dudzińskiego nie znamy. Być może informacje o nim i jego spadochronie można uzyskać w Aeroklubie Tatrzańskim w Nowym Targu, tel. 21-91. Zakłady w Legionowie takich spadochronów nie produkują jak do tej pory, a trudno nam coś powiedzieć o ich zamierzeniach w tej dziedzinie. Radzimy napisać do nich: Zakłady Sprzętu Technicznego i Turystycznego Aviotex, Legionowo, ul. Warszawska 50/52, tel. 742-221, 742-448. W sprawie przepisów prawnych regulujących uprawianie sportu spadochronowego można zwrócić się do najbliższego aeroklubu. Orientacyjna cena spadochronu wynosi obecnie ok. 1 mln zł.

MECHANIK PŁATOWCOWY

Robert — Dąbrowa Górnicza i inni. W sprawie zasadniczych szkół zawodowych (z internatem) o profilu mechanik płatowcowy, osprzętu lotniczego itp. należy skontaktować się ze szkołami przyzakładowymi PZL: Warszawa, Mielec, Rzeszów, Świdnik lub Technikum Mechanicznym w Lotniczych Zakładach Naukowych im. gen. Karola Świerczewskiego przy PZL Hydral. Technikum to dysponuje internatem. Adres technikum: Wrocław 51-315, ul. Kiełcowska 46, tel. 25-30-75.

KLUB ISKRA

W Klubie Iskra publikujemy tylko ogłoszenia niehandlowe, które przesłane są do redakcji wraz z wyciętym znaczkiem SP, zamieszczanym w każdym numerze „Skrzydlatej Polski", na dole ostatniej strony.

Za skutki wynikłe z ogłoszeń w Klubie Iskra redakcja nie odpowiada.

Andrzej Iwaniuk — ul. Anieli Krzywoń 22, 15—900 Białystok — poszukuje modeli z okresu II wojny światowej, PM, licznych TBiU, tomików 4, 6, 9 i 11 Biblioteczki Skrzydlatej Polski. W zamian oferuje inne modele m.in. Spitfire Mk IX (Novo), PZL P.11a (JMK), PZL-104 Wilga (Waku), Po-2 (KP), Aero C-3A (KP), liczne tomiki Żółtego tygrysa, MM, tomiki 10, 13, 30, 44 Biblioteczki Skrzydlatej oraz inne, liczne TBiU. Chciałby nawiązać korespondencję z modelarzami z ZSRR i CSRS.

Tomasz Górkowski — ul. Zielona 4, 62—053 Pecna, woj.. poznańskie — poszukuje wszystkich tomów książki S. Flisowskiego „Burza nad Pacyfikiem". W zamian oferuje liczne numery „Skrzydlatej Polski" i „Morza".

Andrzej Olejniczak — ul. Smolna 1/4, 62-800 Kalisz — poszukuje modeli: F6F Hellcat (1:32 lub 1:48) oraz Avenger, Devastator, Dauntless, Tigercat (wszystkie 1:72). W zamian oferuje liczne publikacje lotnicze, TBiU, książki z Biblioteczki Skrzydlatej Polski, inne modele. Chętnie nawiąże korespondencję z modelarzami z zagranicy. Jest modelarzem Klubu MR Miniaturka w Kaliszu.

Grzegorz Zieliński — ul. X. Dunikowskiego 8/40, 02-784 Warszawa, tel. 641-71-95 — nie sklejony model Aichi 99 D3A1 Val (1:72, Fujimi) oraz F6F-3 Hellcat (1:72, Novo) wymieni na nie sklejony model F-16 A, B (1:72, ESCI lub innej firmy zachodniej).

OGŁOSZENIA DROBNE

Kupię rury Ø 70x3 PA6 dł. 4 300 — 2 sztuki. Henryk Orwat — Reklin 6, 64—212 Siedlce.

(Ogł. nr 145)

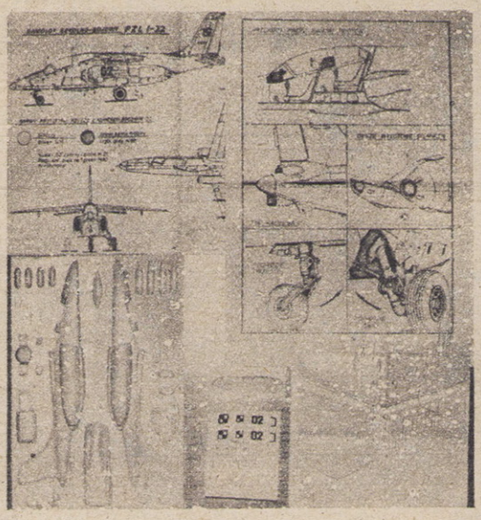
TWÓJ MODEL WYBACZY CI WSZYSTKIE BŁĘDY PRZY POMOCY NIEZAWODNEJ APARATURY RC
F U T A B A - A T T A C K
SERWIS • GWARANCJA • RACHUNKI
MODEL INFO CENTRUM - WARSZAWA
W SPRZEDAŻY INNY SPRZĘT MODELARSKI
TEL.: 35 - 56 - 87 , 8-10 i 19-21
REALIZUJEMY INDYWIDUALNE ZAMÓWIENIA

PRZEWODNIK PO PALECIE

1

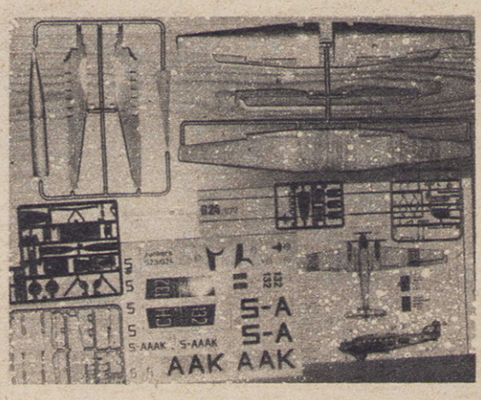
Humbrol Standard	Humbrol Authentic	Revell	Heller	Testor	Tamiya
2			9004	1524	
3			9061		X5
4			9064		
5			9001		
7			9012		
9			9065		
10		81	9016	1540	X9
11	HB.14,HJ.6,MC.17	90	9008	2734	XF16,X11
12	HC.1,HS.231		9009	1551	XF6
14		52	9024	2715	X4
15			9006	1511	X3
16	MC.16	94	9007	1744	X12
18		30	9015	1527	X6
19		31	9003	1503	X7
20			9011	1501	
21		7	9010	1747	X1
22		4	9005	1745	X2
23	HB.4				
24		15,311	7027	1569	
25		56	7024		XF8
26		86			XF49
27	HB.7,HG.4,HN.2		7001		XF54
28				1733	XF55
29	HB.2	87	7060		XF52
30	HB.1,HG.2,HG.8				XF61
33	HB.10,HM.11,HU.12,MC.14,HN.6	8	7010	1749,1583	XF1
34	HB.11,HI.6,HU.11,MC.13	5	7005	1768	XF2
35		1			
38			7063		X15
40			9020		
41		10		2709	
47			9019	1508	
48		51			X14
49		2			
50		97			
51		96	1502		
52		98		2702	X13
53	MC.23		7070		X10
54	MC.18,HS.230	93		1582	
55		95			
56	HS.217	99		1781	XF56
60		36,330	7003		XF7
61	MC.15	35			XF15
62	MC.27	85	7065	1736	
63	HM.2			1735,1706	XF59
64	HB.6,HI.5,HU.6,MC.4	75	7020		XF19,XF12
65	HG.5	55	7064		XF23
66	HM.3,HU.2	66			XF62
67	HM.4	78			
68		53			X16
69		12	9027	1514	X8
70		37	7026		
71	HC.5				
72	HM.8		7031		
73	MC.5		7011		XF9
74	HB.16				
75	HP.4				XF11
76	MC.3		7061		
77			7029		
78	HD.1				
79	HF.5	77,378			
80	MC.28,HS.206				
81	HD.4				XF4
82	MC.11		7015		
83	HP.1				XF57
84	HB.12		7014		XF60
85	HC.2,HR.145,HR.151	9,302			X18
86	HP.3	45			
87	HN.1				XF25
88	HN.3	48			
89	MC.9		7019		
90	HB.5				XF21
91	HG.1	67			XF27
92	HG.6	79			XF22
93	HM.1		7028		
94	HG.7	314,16,88			
95	MC.30,HS.202				
96	HU.5				XF50,XF18
97	HU.10				
98	HF.6		7016		XF10
99	HT.6		7002		XF3
100			7017		
101	MC.7	364	7004		XF5
102	HB.8,HI.1		7013		
103	MC.25		7023		
104	MC.8		7006		XF17
105	USM.1	361		1712	
106	HB.3	47,57			
107	HG.9	383,32,38			
108	HB.15	46			XF51
109	HG.10,MC.12				
110	HJ.5,MC.24				

NOWOŚCI KLUBU 1:72



PZL I-22 IRYDA

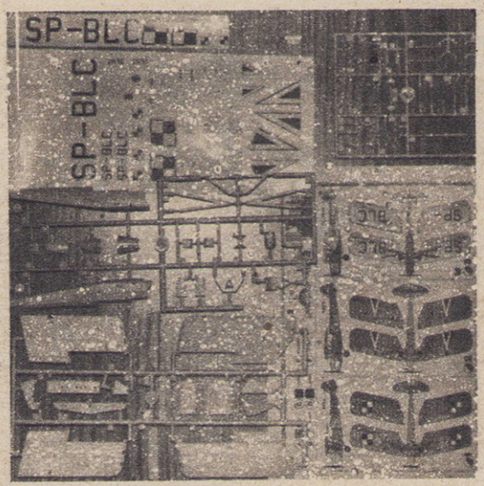
Wytwórnia Marfix we Wrocławiu opracowała model nowego polskiego samolotu szkolno-bojowego PZL I-22 Iryda w podziałce 1:72. Zestaw zawiera dwa arkusze białego polistyrenu z 39 elementami formowanymi techniką próżniową, przezroczystą osłonę kabiny załogi i kalkomanie. Instrukcja w językach polskim, angielskim i niemieckim podaje dokładne rysunki szczegółów konstrukcji, plany samolotu oraz sposoby malowania i oznakowania prototypu nr 02 w kolorze srebrnym oraz samolotu w kamuflażu wielobarwnym.



JUNKERS G.23/G.24

Zakłady VEB Plasticart (NRD) rozpoczęły produkcję modelu niemieckiego trzysilnikowego samolotu pasażerskiego Junkers G.23/G.24 w podziałce 1:72. Samolot był następcą Junkersa F.13, a jego pierwszy egzemplarz (oznaczony G.23) wyprodukowany został w 1924 w Dessau. Pierwsza seria samolotów z numerami fabrycznymi od 831 do 851 w większości zmontowana została w Szwecji, w zakładach Aktie Bolaget Flyindustrie, z podzespołów dostarczonych z Niemiec, w celu ominięcia ograniczeń Traktatu Wersalskiego. Samoloty montowane w Szwecji oznaczone były jako Junkers G.24. W 1925 4 egzemplarze dostarczono szwajcarskim liniom lotniczym Ad Astra Aero. Produkcję G.24 kontynuowano w Dessau w Niemczech.

W skład zestawu wchodzi instrukcja montażu i malowania w językach niemieckim, rosyjskim, angielskim, francuskim i szwedzkim, 59 części ze srebrnego polistyrenu, 33 z czarnego i 5 przezroczystych. Dołączone kalkomanie umożliwiają budowę w dwóch wersjach malowania: szwajcarskiego CH 132 nr fabr. 832 i szwedzkiego S-AAAK nr fabr. 843 — oba samoloty wyprodukowane zostały w Dessau.



RWD-8

Spółdzielnia Spójnia w Łodzi rozpoczęła produkcję drugiego modelu w podziałce 1:48. Jest nim polski samolot szkolny i łącznikowy RWD-8. W skład zestawu wchodzą 73 elementy z polistyrenu barwnego, 2 przeroczyste, kalkomanie oraz instrukcja malowania i oznakowania. Części i kalkomanie w zestawie pozwalają na budowę samolotów RWD-8 PWS nr 34.147 z CWL w Dęblinie lub węgierskiego RWD-8 PWS nr 1-281 (oba w malowaniu khaki/srebrny). Chociaż producent nie przewidział możliwości budowy odmiany cywilnej, dołączono także kalkomanie do samolotu RWD-8 PWS SP-BLC z Aeroklubu Warszawskiego, w kolorach srebrnym i czerwonym.

Tekst i zdjęcia:
WOJCIECH J. GAWRYCH

Farby modelarskie produkcji firm zachodnich są w Polsce trudno dostępne i modelarze zmuszeni są zazwyczaj do posługiwania się farbami różnych producentów. Ponieważ instrukcje malowania zestawów odsyłają zazwyczaj do farb jednego tylko producenta, modelarzom dedykujemy tabelkę najbliższych odpowiedników farb firmy Humbrol, Revell, Heller, Testor i Tamiya, tj. firm najbardziej popularnych na rynku europejskim.

Pod nazwą Humbrol Standard należy rozumieć farby oznaczone na puszkach napisem Humbrol Enamel, występujące w grupach: błyszczącej, matowej, półmatowej i metalicznej. Humbrol Authentic to farby produkowane w zestawach tematycznych (np. RAF w Europie, Luftwaffe, samoloty I wojny światowej), oznaczone etykietą Humbrol Master Modeller's Authentic Colour. Farby Heller występują w odbianach matowej i błyszczącej, oznaczone numerem zaczynającym się odpowiednio od 7 i 9. Farby Tamiya w pojemnikach szklanych są farbami akrylowymi, produkowanymi w odmianie błyszczącej (oznaczone X z numerem) i matowej (oznaczenie XF z numerem). Dwanaście barw podstawowego szeregu farb akrylowych dostępnych jest także jako pisaki (Paint Marker), napełnione klasycznymi emaliami olejnymi o odcieniu odpowiednich farb akrylowych i oznaczonych tymi samymi symbolami. Służą do malowania drobnych detali.

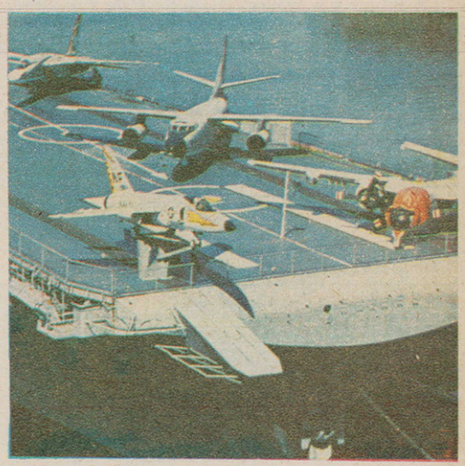
(WJG)

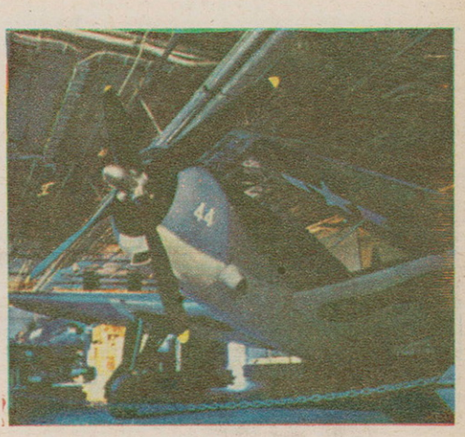
Ciąg dalszy nastąpi

W CANNES

Lotnisko Cannes-Mandelieu znane jest we Francji z aktywności. Działa tu jedna z najlepszych szkół lotniczych w tym kraju. Tutaj też odbywają się wystawy Lotnictwa Służbowego i Przyjemnościowego z pokazami lotniczymi, od modeli samolotów historycznych — do zespołu akrobacyjnego Patrouille de France.

Lotnikom Cannes kojarzy się przede wszystkim z lotnictwem.





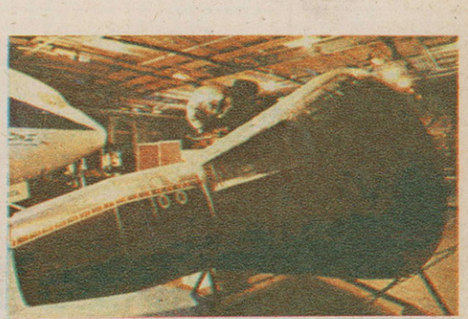
MAŁY MiG-15

W Czechosłowacji (w Barrandowie) powstaje film o konstruktorze lotniczym J. Vlčeku. Filmowcy korzystają z makiety zdalnie sterowanej samolotu MiG-15. Rozpiętość — 1,56 m, masa — 5,1 kg, napęd dyszowy. Mały MiG-15 wyposażony również w podwozie wciągane ma znaki i numery zgodne ze scenariuszem. W historii współczesnego lotnictwa tego państwa J. Vlček zajmuje miejsce, jak w Polsce — twórca Iskry.

LOTNISKOWIEC-MUZEUM

W SP 43/1989 zostało opisane unikatowe wydarzenie: wystawa „Poland Invaded 1939" w muzeum-lotniskowcu USS Intrepid w porcie Nowego Jorku. Obecnie pokazujemy ów wielki lotniskowiec, który po 31 latach służby i udziale w walkach na Oceanie Spokojnym (Filipiny, Leyte, Marshalle, Palau, Okinawa, Truk, Formoza) oraz pięciokrotnym uszkodzeniu, stał się w 1983 muzeum lotniczo-morskim. Jest tam: 5 tematycznych sal wystawowych, ponad 70 historycznych samolotów, rakiet, kabin kosmicznych, satelitów itp. Są też stałe projekcje filmowe i magnetowidowe, tysiące modeli, dioram, odtworzone centrum dowodzenia, centrum informacji bojowej, centrum łączności radiowej, pomieszczenia załogi. Poza tym na okręcie znajduje się zbiór Honorowych Medali Kongresu, siedziba stowarzyszenia oraz archiwum. Warto dodać, że w 1955—1969 Intrepid posłużył NASA jako okręt odbierający kabiny kosmiczne programu Mercury, potem Gemini. Od tego lotniskowca wziął nazwę lądownik księżycowy LEM Apollo-12.

Kolejno na zdjęciach: widok ogólny ● Okres pionierski ● Największe bitwy 1944 ● W służbie astronautyki.



KONSTRUKTOR

Generalny konstruktor lotniczy Piotr Bałabujew, szef biura konstruktorskiego im. O. Antonowa w Kijowie, gdzie powstał m. in. olbrzym An-225 Mrija o masie startowej do 600 Mg i użytecznej 250 Mg.

ŚWIATŁA

Nowy komputerowy system sterowania i nadzoru Sicomos z RFN jest przeznaczony dla lotniskowych urządzeń oświetleniowych. Stanowisko obsługowe w wieży kontroli zostało wyposażone w monitor z ekranem dużej rozdzielczości oraz klawiaturę foliową. Sicomos będzie zastosowany w nowym porcie lotniczym Monachium-2 wyposażonym w 10 000 lamp różnego rodzaju. Umożliwia sprawdzanie stanu izolacji (do 120 obwodów szeregowych) oraz utrzymuje stałą jasność świecenia lamp.

Zdjęcia: „Intrepid Sea-Air-Space Museum", „Mandelieu la Napoule", „Modelář", „Siemens Presseinformation", „Sputnik".